

REGLAMENTO DEPORTIVO

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO

Art. 1.- AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto 2009.

1.2. En las pruebas puntuables para el Campeonato F.I.A. de la especialidad (o que soliciten preinspección para el mismo) será de aplicación la reglamentación establecida por la Federación Internacional. En los artículos no reglamentados por la F.I.A., será de aplicación la normativa del Campeonato de España.

Art. 2.- DEFINICIONES**2.1. Rallye de primera categoría (prueba deportiva)**

Prueba en carretera a velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal.

El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.

2.2. Etapa

Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

Para las etapas de una duración inferior a las 6 horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de 6 horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de 6 horas.

2.3. Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.4. Sector de enlace

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados "sectores de enlace".

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la R.F.E. de A.

Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media

2.5. Sección

Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

- la salida y el primer reagrupamiento.
- dos reagrupamientos sucesivos.
- el último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

2.6. Reagrupamiento

Parada prevista por un Organizador en régimen de parque cerrado, con un C.H. a la entrada y otro a la salida, con el objeto de —por una parte— seguir el programa del rallye, y —por otra— permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un reagrupamiento no podrá superar los 60 minutos. Se recomienda fuertemente a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la prueba no sufra interrupciones de larga duración.

2.7. Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier razón.

2.8. Parque cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este Reglamento o en el Reglamento Particular de la prueba.

2.9. Complemento

Comunicación oficial, realizada por escrito, que forma parte integrante del Reglamento Particular del rallye, destinada a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados, numerados y publicados en hojas de color amarillo.

Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

Los complementos serán publicados por:

Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la R.F.E. de A., salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario o al programa de reconocimientos.

Por los Comisarios Deportivos de la prueba durante el desarrollo de la competición, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

2.10. Carnet de control

Carnet destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los controles previstos en el itinerario.

2.11. Concurante

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante expedida por la R.F.E. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

2.12. Equipo

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. A la primera se le designa como piloto y a la segunda como copiloto. Ambos deberán poseer la licencia correspondiente expedida por la R.F.E. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

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

Art. 3.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La R.F.E. de A. establece para el año 2009 los Campeonatos y las Copas y Trofeos de España siguientes:

- Campeonato de España de conductores de rallyes de asfalto.
- Campeonato de España de Marcas de rallyes de asfalto.
- Copa de España de Copilotos de rallyes.
- Copa de España de Grupo N en rallyes de asfalto. (Para esta Copa no serán tenidos en cuenta los vehículos S2000).
- Copa de España de Clubes/Escuderías en rallyes de asfalto.
- Copa de España de Federaciones (Esta Copa se regirá por la normativa establecida en el

Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, con las excepciones establecidas en el Anexo 11 del Reglamento Deportivo del citado Campeonato).

- Trofeo de España de copilotos femeninos de Rallyes (para equipos cuyo copiloto sea una mujer).
- Trofeo de España Junior de rallyes de asfalto (pilotos nacidos a partir del 1 de Enero de 1987).
- Trofeo de España de rallyes para vehículos GT.
- Trofeo de España GT-Producción.
- Trofeo de España de rallyes para vehículos de Producción.
- Trofeo de España R3.
- Trofeo de España de rallyes para vehículos Diesel.
- Trofeo de España de rallyes para vehículos Clásicos.

3.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- El presente Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto y sus Anexos.
- El Reglamento Particular de la prueba.

En caso de contradicción entre estas normativas, prevalecerá la de rango superior.

3.3. El C.D.I. será de aplicación —con carácter prioritario— en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

Art. 4.- PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables para el Campeonato de España, en número máximo de diez, serán publicadas por la R.F.E. de A. en el Calendario Estatal 2009.

Excepcionalmente en 2009 el número de pruebas puntuables será de 11.

Art. 5.- NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

Además de las contempladas en otros artículos del presente Reglamento, por su importancia se destaca en este artículo la siguiente normativa:

5.1. Duración, días y pruebas nocturnas de los rallyes puntuables

5.1.1. La duración máxima de las pruebas puntuables para el Campeonato de España de rallyes de asfalto será de 14 horas desde la salida a la llegada del primer vehículo

5.1.2. Los rallyes se celebrarán en sábado (excepto autorización expresa de la R.F.E. de A. y por causas debidamente acreditadas). La R.F.E. de A. reglamnetará, vía Circular la posibilidad de poder realizar los rallyes en dos días (viernes, sábado).

5.1.3. NO serán autorizados rallyes nocturnos.

5.2. Características de las pruebas

5.2.1. El recorrido total máximo autorizado será de 700 km.

Tramos cronometrados:

- a) Como mínimo (excepto razones de fuerza mayor) deberán realizarse 5 tramos diferentes y con una longitud total mínima de 150 km y máxima de 225 km.
- b) Solo se podrá incluir 1 tramo cronometrado de longitud inferior a 6 km.
- c) La longitud máxima de un tramo cronometrado no podrá ser superior a 35 km.
- d) El número máximo de pasadas por tramo será de 3, aunque se recomienda fuertemente un máximo de 2 (este hecho será recogido en el informe del observador).

- e) No se autorizan los tramos de tierra.
- f) Se recomienda no programar un tramo cronometrado en sus dos sentidos. En caso de realizarse, el Organizador deberá prever limpiar la calzada —en las zonas potencialmente más peligrosas— antes de la pasada en otro sentido.

Tramo espectáculo:

- a) Será considerado un tramo más de los programados para el rallye.
- b) El organizador que desee realizar un tramo de estas características, deberá enviar a la R.F.E. de A. un plano detallado que contenga el recorrido y los medios humanos y materiales previstos, así como las medidas de seguridad, con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la prueba.
- c) Estas medidas deberán ser aprobadas expresamente por la Comisión de Seguridad de la R.F.E. de A.

5.3. Emisora de radio

Los organizadores deben prever la presencia de una emisora de radio, con programación específica para el rallye.

Art. 6.- ASPIRANTES Y LICENCIAS

6.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso, expedida por la R.F.E. de A. (o la A.D.N. correspondiente).

6.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias correspondientes, validas para el año en curso, expedidas por la R.F.E. de A. (ó su A.D.N.).

6.3. Los deportistas en posesión de una licencia expedida por otra A.D.N. (que no sean la R.F.E. de A. o una ADN con la que la R.F.E. de A. tenga convenio), no puntuarán ni bloquearán.

6.4. Campeonato de Marcas

En el Campeonato de España de Marcas para rallyes de asfalto no puntuarán aquellos vehículos que se encuentren en los supuestos recogidos en el artículo 2.4 de las P.C.C.C.T.E.

Art. 7.- NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

Además de las contempladas en otros artículos del presente Reglamento, por su importancia se destaca en este artículo la siguiente normativa:

- a) El abandono de un miembro del equipo esta prohibido.
- b) Esta prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- c) El nombre del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo.

Las letras del nombre del piloto y copiloto deben ser blancas, de 6 cm de altura y en carácter Arial mayúscula.

- d) En caso de rotura del cristal, la multa por falta de los nombres del equipo no será aplicada.
- e) La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante el rallye está prohibido, salvo autorización expresa de la R.F.E. de A. Únicamente se permite a los equipos filmar durante los reconocimientos.

Art.8.- VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

8.1. Vehículos admitidos

8.1.1. En los rallyes puntuables para el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos:

- **Vehículos de Grupo N.** Definidos en el art. 254 del Anexo J del C.D.I. y normativa técnica R.F.E. de A. (ver modificaciones permitidas del artículo 8.2.)
- **Vehículos Súper 2000 Rallye.** Definidos en el art. 254 A del Anexo J del C.D.I. y normativa técnica R.F.E. de A. (ver modificaciones permitidas del artículo 8.2.)
- **Vehículos de Grupo A,** con una cilindrada máxima de 1600 cm³.
- **Vehículos Súper 1600** (únicos vehículos admitidos VK FIA).
- **Vehículos R.** Definidos en el art. 260 del Anexo J del C.D.I.
- **Vehículos de Gran Turismo,** homologados o no GT3 FIA, de acuerdo al Reglamento Técnico GT de la R.F.E. de A., sin límite de cilindrada.
- **Vehículos de Gran Turismo de producción,** extraídos de la lista publicada, y de acuerdo al Reglamento Técnico GT producción de la R.F.E. de A., con un límite de cilindrada de 3600 cc.
- **Vehículos Diesel,** con un límite de cilindrada de 2000 cm³ cilindrada nominal y homologados en Grupo N.
- **Vehículos R3.** Definidos en el art. 260 D del Anexo J del CDI.
- **Vehículos Clásicos.** Definidos en el Reglamento específico del Trofeo de España de Rallyes de Asfalto de vehículos Clásicos.

8.1.2. Copas de promoción

La R.F.E. de A. podrá autorizar —a su exclusivo criterio— la participación de vehículos de una Copa Monomarca que no cumpliera lo establecido anteriormente para los vehículos de Grupo A. Asimismo, serán autorizados a participar los vehículos de Grupo A provenientes de Copas de Promoción aprobadas por la R.F.E. de A. desde el año 2003, que hayan participado en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto desde el citado año.

8.1.3. Vehículos de los Grupos A y N

Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 8 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 21 del CDI y siempre que no sobrepasen la cilindrada máxima autorizada para cada categoría de vehículos.

8.1.4. Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

En las pruebas del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto serán admitidos a participar de forma totalmente independiente los vehículos admitidos en el Campeonato Autonómico donde se celebre la prueba y que no estén incluidos en los artículos anteriores, siempre que cumplan —en su totalidad— los siguientes apartados:

- a) Todos los integrantes del equipo deben estar en posesión de licencia expedida por la R.F.E. de A. Para el año en curso y válida para la especialidad.
- b) Estos vehículos tomarán la salida después de los del Campeonato de España y estarán numerados del 201 en adelante.
- c) Los equipamientos de seguridad del vehículo y de los miembros del equipo, deberán estar de acuerdo con lo establecido en el Código Deportivo Internacional vigente, o en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
- d) Estos vehículos deberán estar de acuerdo con la reglamentación técnica aplicable en su Certamen.
- e) Los vehículos con las especificaciones admitidas en el Campeonato de España serán incluidos obligatoriamente en este (además de participar y puntuar en el Certamen Autonómico).

- f) Los derechos de inscripción, seguro, licencias, etc., serán los establecidos en el Reglamento aplicable para el Campeonato de España.
- g) En el caso de estar inscritos más de 10 participantes, deberá nombrarse un Colegio de Comisarios Deportivos distinto del designado para el Campeonato de España.
- h) Deberá nombrarse un responsable técnico (y el número de Comisarios que se estime necesario) para verificar los vehículos del Certamen Autonómico.
- i) En el caso de que se produzca una controversia en la aplicación de la normativa durante el desarrollo del Meeting, la opinión del Colegio de Comisarios Deportivos nombrado para la prueba puntuable para el Campeonato de España, prevalecerá sobre el Colegio de Comisarios Deportivos del Campeonato Autonómico.
- j) Las clasificaciones del Campeonato Autonómico deberán ser independientes de las del Campeonato de España. Asimismo, los vehículos o admitidos en el Campeonato de España no podrán figurar en ninguna de las clasificaciones del citado Certamen.

8.2. Modificaciones permitidas

Se autoriza el montaje de carenados de protección inferior, el montaje de faros suplementarios de acuerdo con lo establecido en los artículos 254.6.7. y 255.5.8.5. del Anexo J del CDI, el montaje de faldillas según el artículo 252.7.7. del Anexo J del CDI y la utilización de láminas plateadas o tintadas en las ventanas laterales, la luneta trasera y en el techo solar, bajo las condiciones establecidas en el artículo 253.11. del Anexo J del CDI.

— Vehículos Súper-1600:

Se autoriza el montaje de los asientos tipo baquet homologados, fabricados en fibra de carbono o Kevlar de más de una capa de tejido. En este caso, se deberá añadir un lastre de 2,5 kg por cada asiento fijado al interior del habitáculo.

El peso deberá ser conforme al artículo 255.6.2. del Anexo J, a excepción de los valores numéricos que serán de 950 kg y 1100 kg respectivamente.

— Vehículos Grupo N:

- a) El diámetro máximo interior de la brida es de 36 mm mantenido sobre una longitud de 3 mm mínimo.
- b) El peso mínimo para los vehículos de 4 ruedas motrices y que hayan sido homologados después del 1 de enero de 2006 queda fijado en 1.300 kg.
- c) Las piezas amovibles siguientes de la carrocería, pueden ser sustituidas por otras iguales fabricadas en material plástico más ligero:

- Capot delantero y trasero.
- Aletas y pases de rueda delantero y trasero.
- Puertas traseras.

Los cristales siguientes pueden ser sustituidos por policarbonato de 5 mm de grosor mínimo:

- Ventanillas delanteras.
- Ventanillas traseras.
- Luneta trasera.

En el caso de sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otro material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.

8.3. Condiciones específicas del Trofeo de España de Rallyes para vehículos de Producción

8.3.1. Vehículos admitidos

- a) Grupo N homologados en los últimos 5 años (con Ficha de Homologación vigente) de

menos de 3400 cc de cilindrada corregida.

b) Grupo N con Ficha de Homologación FIA caducada en los últimos 8 años, de menos de 3800 cc de cilindrada corregida.

En el primer grupo —a)—, solo será válida la Ficha de Homologación base FIA en vigor, sin extensiones.

Deberán estar provistos de una Ficha de Homologación extendida por la R.F.E. de A. en la que estén reflejadas las variantes homologadas o no FIA que sean autorizadas para su utilización en el Trofeo.

En el segundo grupo —b)—, se permitirán todas las V.O. (variantes opción) que el fabricante haya homologado ante la FIA.

8.3.2. Modificaciones autorizadas

8.3.2.1. Vehículos con homologación vigente.

Como V.O. (variante opción) en la Ficha de Homologación extendida por la R.F.E. de A. se admitirán los siguientes elementos estén o no homologados en su Ficha de Homologación FIA:

- Se permite el montaje de un freno de mano Hidráulico.
- El autoblocante mecánico de piñones de tallado Helicoidal o de otro tipo, se puede sustituir por uno de discos homologado FIA o no.
- Las llantas podrán ser de menor diámetro que el de la Ficha de Homologación base FIA.
- Se autoriza anular el ABS si se monta de origen aunque se debe mantener el accionamiento de frenos de serie.
- Se autoriza la sustitución de los elementos necesarios para anular el compresor y los conductos del aire acondicionado de origen.
- Se autoriza la sustitución del disco de embrague original, así como un diafragma, de características diferentes al montado de serie, siempre que su dimensión sea la misma que la de origen y se pueda montar en el volante de embrague original.
- Se autoriza la sustitución de los paneles de puerta originales por otros homologados, si el montaje de la barra antivuelco implica recortarlos.

8.3.2.2. Vehículos con homologación caducada en los últimos 8 años.

Se autorizan todas las V.O. (variante opción) homologadas por el fabricante ante la FIA incluidas en sus Fichas de Homologación caducadas.

Art. 9.- SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

Art. 10.- PUBLICIDAD

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, serán de aplicación los siguientes puntos:

10.1. En los paneles de los números de competición, la publicidad se insertará en una superficie que tenga la misma anchura de 40 cm y una altura de 14 cm arriba o debajo de los números (o 2 x 7,5 cm arriba y debajo de los números) (ver artículo 14).

10.2. La publicidad no obligatoria propuesta por el organizador deberá ir colocada al lado de los números de competición (derecha o izquierda) en un panel de igual tamaño de alto que los números y de un ancho máximo de 15 cm (ver artículo 14).

10.3. Todos los caracteres del nombre del sponsor principal de la prueba deberán ser como máximo de iguales dimensiones que las del nombre del rallye.

Art. 11.- OFICIALES

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, será de aplicación la siguiente normativa:

11.1. Comisarios Deportivos

La R.F.E. de A. nombrará dos Comisarios Deportivos (uno de ellos será designado como Presidente), y se reserva el derecho de designar un Comisario Deportivo oyente.

El tercer miembro del Colegio y un Comisario oyente, (que deberá estar presente en todas las reuniones y decisiones) serán nombrados por el organizador de la prueba, debiendo ser oficiales pertenecientes a la Comunidad Autónoma donde se organice el rallye.

Debe existir una comunicación adecuada permanente entre los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera y uno —al menos— de los Comisarios Deportivos debe encontrarse en la proximidad de la Dirección del rallye al objeto de poder ser tomadas las decisiones sin retraso.

Art. 11.1.1. Oficiales presentes en las reuniones de los Colegios de Comisarios Deportivos

La primera reunión del Colegio (y constitución del mismo) se celebrará el viernes a las 16:00 h. En las reuniones de los Colegios de Comisarios Deportivos podrán estar presentes durante la celebración de las mismas, las siguientes personas:

- Comisarios Deportivos.
- Director de Carrera (o persona de Dirección de Carrera designada al efecto).
- Secretario de Comisarios Deportivos.
- Observador.

En un lugar cercano a la sala de Comisarios Deportivos deberán permanecer, por si se requiere su presencia, las siguientes personas:

- Delegado Técnico de la R.F.E. de A. o Jefe de Comisarios Técnicos.
- Delegado de Seguridad de la R.F.E. de A. o Jefe de Seguridad de la prueba.
- Relaciones con los participantes.
- Cualquier otra persona que el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos estimen necesaria.

Muy importante: En las deliberaciones para tomar acuerdos, **únicamente** podrán estar presentes los Comisarios Deportivos de la prueba.

11.2. Delegado Técnico

La R.F.E. de A. nombrará un Delegado Técnico en todas las pruebas puntuables para el Campeonato.

11.3. Delegado de Seguridad

La R.F.E. de A. nombrará un Delegado de Seguridad en las pruebas puntuables para el Campeonato, siendo de aplicación lo establecido en el artículo 12 de las P.C.C.C.T.E.

11.4. Se recomienda el nombramiento de un oficial para comprobar la ubicación correcta de la publicidad.

11.5. Control del itinerario y de los tramos cronometrados

11.5.1. En el marco de sus funciones, el observador de la R.F.E. de A. y los Comisarios Deportivos podrán verificar, a su exclusivo criterio, todas las medidas técnicas y/o de segu-

ridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Para ello deberán respetar las siguientes condiciones:

11.5.1.1. Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, suministrado por el organizador.

11.5.1.2. Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 30 minutos antes de la salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo "0").

11.5.1.3. Si durante el recorrido del tramo cronometrado es alcanzado por el vehículo "0", se deberá parar, situarse fuera de la carretera y esperar el paso del vehículo "escoba" antes de volver a ponerse en marcha.

Art. 12.- INSCRIPCIONES Y NUMERO DE PARTICIPANTES

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, será de aplicación la siguiente normativa:

12.1. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, así como a los reglamentos aplicables al Campeonato.

12.2. El comité organizador de una prueba se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 74 del C.D.I.

12.3. El número máximo de inscritos se establece en 100. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número citado (100), los participantes admitidos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

a) Participantes asiduos del Campeonato (incluyendo las Copas Monomarcas de carácter estatal, aprobadas por la R.F.E. de A.).

Los deportistas que no hayan participado en —al menos— un 50% de los rallyes puntuables realizados hasta la prueba en la que deseen inscribirse, no podrán ser considerados asiduos, salvo autorización expresa de la R.F.E. de A.

b) Orden de recepción de las inscripciones.

c) A criterio del organizador de la prueba.

12.4. El cierre de inscripciones se realizará el miércoles de la semana anterior a la prueba.

12.5. La solicitud de inscripción (que deberá ajustarse a la hoja de inscripción colgada en la página web de la R.F.E. de A.) deberá enviarse por correo electrónico o entregarse en mano en la sede del Comité Organizador del rallye. Ninguna inscripción será considerada válida si no han ingresado los derechos fijados en el art. 12.6.

12.6. Se establece un máximo de 470 euros de derechos de inscripción, aceptando la publicidad propuesta por el organizador. En caso de no aceptar esta publicidad, los derechos de inscripción podrán ser doblados.

12.7. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:

a) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.

b) En el caso de que la prueba no se celebrara.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la prueba.

12.8. El organizador, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá elaborar una lista provisional de inscritos (en el orden de salida que estime oportuno proponer) que enviará a la R.F.E. de A. para su Vº Bº, no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma.

12.9. La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada el sábado de la semana anterior a la prueba. Ese mismo día, deberá ser remitida a la Secretaría de la R.F.E. de A.

12.10. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente Reglamento. No obstante y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y clase.

12.11. Esta prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del comienzo de las verificaciones administrativas.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

Solamente la R.F.E. de A. puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

12.12. Si en la salida de un rallye puntuable, el número de participantes autorizados a tomar la salida fuera inferior a 40, el rallye podrá perder (a criterio exclusivo de la R.F.E. de A.) su puntuabilidad para el año 2010, aunque mantendrá su carácter de puntuable para el 2009.

Art. 13.- REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS

13.1. Reglamento particular

- a) El Reglamento Particular deberá ajustarse al modelo establecido que figura en la página web de la R.F.A. de A.
- b) Deberá confeccionarse en formato Din A5.
- c) Al menos 2 meses antes del comienzo de la prueba, 2 ejemplares del proyecto de reglamento particular deben remitirse a la secretaría de la R.F.E. de A. al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En las 2 semanas posteriores a la recepción del citado proyecto, la R.F.E. de A. pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que deban realizarse o dará su aprobación al texto remitido por el organizador.
- d) El Reglamento Particular definitivo será publicado al menos 1 mes antes de la salida del rallye, remitiéndose 2 ejemplares —en ese momento— a la secretaría de la R.F.E. de A.
- e) Una copia del programa-horario, itinerario, mapas, road-book, lugar de verificaciones, etc. será enviada obligatoriamente al observador de la prueba y a las Marcas y participantes asiduos, con una antelación mínima de 4 semanas al comienzo de la prueba.

13.2. Aplicación e interpretación de los reglamentos

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el Campeonato.

13.3. Modificaciones al reglamento particular – Complementos

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en las P.C.C.C.T.E.

13.4. Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (art. 141 del C.D.I.).

13.5. Los complementos aprobados por la R.F.E. de A. deberán ser colgados en la página web del rallye.

Art. 14.- PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

14.1. Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser

colocados de la manera especificada a continuación:

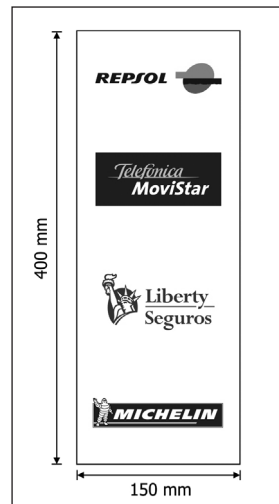
- Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto.
- Para la parte trasera: El número del equipo en un tamaño de 7,5 cm de ancho por 15 cm de alto.
- Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles, que deberá ajustarse al modelo establecido en el art. 14.3.

14.2. En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

- La ausencia de uno de los números de competición, de la placa del rallye o de los números traseros, entrañará una penalización.
- La ausencia simultánea de los números de competición o de la placa del rallye y los números traseros, entrañará la EXCLUSION.

14.3.- Números y publicidad

Los números y publicidad, deberán ajustarse al modelo siguiente:



Art. 15.- ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

15.1. Itinerario

El mapa del recorrido deberá estar publicado con una antelación de 2 meses a la celebración de la prueba, siendo puesto a disposición de los participantes inscritos desde la fecha indicada.

15.2. Libro de ruta (Road-Book)

El Libro de Ruta (Road-Book) será conforme al modelo estándar recogido en el Anexo N° 6.

El Road-Book será publicado en formato Din A5.

Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.

No seguir el itinerario establecido en el mismo podrá entrañar una penalización al final de la Etapa.

Art. 16.- CARNET DE CONTROL

16.1. El carnet de control deberá ser conforme al modelo recogido en el Anexo N° 7.

16.2. Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01-24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

16.3. En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.

16.4. El carnet de control será entregado a los equipos en el CH de salida del rallye en el Parque de asistencia y en la salida de la etapa siguiente, si la hubiera.

16.5. Cada equipo es el único responsable de su carnet de control. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo.

16.6. Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

16.7. El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse personalmente por un miembro del equipo para ser visado y la hora anotada.

16.8. El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

16.9. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

16.10. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

16.11. Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.

16.12. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

Art 17.- RECONOCIMIENTOS

17.1. Generalidades

17.1.1. Los equipos podrán reconocer los tramos cronometrados el miércoles (a partir de las 15:00 horas) y el jueves anteriores a las verificaciones de acuerdo con el horario establecido por cada Organizador. La prohibición de reconocer fuera de esa fecha incluye la participación en pruebas de cualquier tipo cuyo itinerario sea el mismo (total o parcialmente) que el anunciado para una prueba del Campeonato de España.

17.1.2. Los equipos podrán dar hasta un máximo de 3 pasadas por tramo cronometrado, a una velocidad no superior a 80 Km./hora, excepto en las zonas en que las Autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior. El Organizador podrá solicitar a la R.F.E. de A. —antes de la presentación del Reglamento Particular de la prueba— la autorización del plan de reconocimientos que haya programado.

17.1.3. Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por:

- a) Los equipos (piloto y copiloto) inscritos en el rallye.
- b) Los equipos inscritos expresamente a los reconocimientos. En este supuesto, los equipos deberán realizar los reconocimientos en las mismas condiciones de los participantes en el rallye (incluido el importe de los derechos de inscripción al rallye).
Los oficiales podrán solicitar -en cualquier momento de los reconocimientos- el D.N.I. o documento similar, para verificar la identidad de las personas que realizan los mismos.

17.1.4. No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados.

17.1.5. Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.

17.1.6. Además de lo dispuesto en el apartado 17.1.2., los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

17.1.7. El organizador entregará a cada equipo participante la siguiente documentación:

- El Cuaderno Oficial de reconocimientos.
- Un carnet para controlar las pasadas que realice. Este carnet podrá estar incorporado en el cuaderno anterior.
- Un juego de dos números del equipo en un tamaño de 7,5 cm de ancho x 15 cm de alto en color naranja fluorescente.

17.2. Organización de los reconocimientos

17.2.1. El organizador deberá prever los reconocimientos teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

- El tramo deberá estar montado con una antelación mínima de 30 minutos a la hora prevista para el comienzo de los reconocimientos.
- El horario de reconocimientos no podrá superar las 5 horas el miércoles por la tarde y las 10 horas el jueves.
- La distribución de los equipos entre los tramos a reconocer.
- El horario programado deberá permitir reconocer de noche los tramos que se prevea realizar sin luz natural el día del rallye.

17.2.2. El organizador deberá prever un lugar adecuado para entregar el Cuaderno Oficial de reconocimientos a cada equipo. Deberá ser entregado en un plazo no superior a una hora antes del comienzo de los reconocimientos.

17.2.3. El Cuaderno Oficial de reconocimientos será el único que se podrá utilizar durante todo el período de reconocimientos y durante el rallye. Cualquier otra información del tipo que sea (escrita, hablada, vídeo, etc.) que no esté recogida en el citado Cuaderno Oficial o la entregada por el propio organizador para la prueba de este año, está prohibida. Asimismo, el hecho de tener cualquier información de los tramos cronometrados, previa a los reconocimientos, por parte del equipo o de cualquier persona relacionada con el mismo, también está prohibido.

Únicamente se permite a los equipos filmar durante los reconocimientos.

17.2.4. El organizador deberá situar controles (debidamente identificados) uno en la salida y otro en el punto Stop de cada tramo cronometrado. En estos controles el equipo deberá

entregar su carnet y Cuaderno Oficial de reconocimientos para ser verificados. En ambos controles se comprobará la colocación del adhesivo del vehículo y en el de salida el funcionamiento del GPS.

17.3. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

17.3.1. Vehículos de estricta serie.

17.3.2. El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

17.3.3. Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, los M+S y los de clavos.

17.3.4. En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.

17.3.5. En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.

17.3.6. Los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocados en la parte superior de las lunetas delantera y trasera del vehículo, los números de reconocimiento facilitados por el Organizador (ver art. 17.1.7.).

17.3.7. Una vez finalizados los reconocimientos, los equipos están obligados a retirar de su vehículo de reconocimiento todas las identificaciones colocadas para poder llevar a cabo los mismos.

17.4. Control y sanciones

17.4.1. Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Los oficiales nombrados específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa, deberán realizar una reunión previa a la prueba para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.

17.4.2. Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el art. 25.1., excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

17.4.3. Los excesos de velocidad detectados por el sistema GPS oficial serán sancionados por los Comisarios Deportivos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto cuando se reincida en la infracción durante la temporada o ésta sea de carácter muy grave, en cuyo caso los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción de 60 segundos y/o remitir informe al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

17.4.4. Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

En caso de aplicarse alguna de las sanciones previstas para este artículo en el Anexo 1 (Resumen de penalizaciones a este Reglamento Deportivo), en las dos primeras infracciones, el resultado de la prueba en las que se hayan aplicado será -obligatoriamente- uno de los resultados a retener de acuerdo con el artículo 38.1 de este Reglamento.

Las penalizaciones previstas, para las dos primeras infracciones, en el citado Anexo 1 -Resumen de penalizaciones-, se aplicarán en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado.

17.4.5. El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

Art. 18.- SHAKEDOWN

18.1. Programa

El Shakedown se celebrará el viernes de de en el siguiente horario:

De 10:00 a 10:30 horas EQUIPOS PRIORITARIOS.

De 10:30 a 12:00 horas TODOS LOS EQUIPOS INSCRITOS.

18.2. Derechos de inscripción

El importe de los derechos de inscripción al Shakedown o Pruebas Técnicas será de 200 Euros aceptando la publicidad obligatoria y de 400 euros si no es aceptada.

18.3. Seguros

La póliza de seguros que cubra este evento deberá estar de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de las P.C.C.C.T.C.

18.4. Recorrido

18.4.1. El tramo elegido por el organizador —de una longitud comprendida entre 2,5 y 4 km— deberá ser de unas características (estado del piso, tipo de trazado, etc.) similares —dentro de lo posible— a los tramos significativos del rallye. Está autorizado utilizar en contrasentido, parte del recorrido de un tramo cronometrado de los programados para el mismo rallye. En este caso deberá limpiarse convenientemente este recorrido, una vez efectuado el Shakedown.

18.4.2. Deberá suministrarse a los equipos inscritos un Road-Book del itinerario completo desde un punto o lugar significativo de la zona hasta el retorno al mismo y/o una segunda pasada del recorrido de la prueba técnica.

18.4.3. Se recomienda que la zona de asistencia sea la misma que la que va a ser utilizada durante el rallye. En caso de no ser posible, deberá preverse un lugar suficientemente amplio para ubicar a todos los equipos inscritos en el Shakedown.

18.5. Montaje de seguridad

18.5.1. Deberá confeccionarse un Plan de Seguridad específico para las pruebas técnicas.

18.5.2. El montaje del Shakedown deberá estar conforme con la normativa establecida para los tramos cronometrados.

18.6. Oficiales

Dirección de carrera en el Shakedown

Los equipos participantes en las pruebas técnicas estarán en todo momento a las ordenes del Director de Carrera del rallye o del oficial designado a tal efecto en el Reglamento Particular de la prueba.

Este oficial tendrá plena autoridad para hacer cumplir la normativa establecida para el Shakedown, durante el desarrollo del mismo.

Otros oficiales

Cualquier oficial designado en el reglamento particular de la prueba podrá actuar en dicho cometido en el transcurso de las pruebas técnicas.

Los oficiales que ejerzan otra función, o hayan sido designados específicamente para ello, deberán ser nombrados en un Complemento publicado al efecto por el organizador.

18.7. Participantes

18.7.1. Únicamente el equipo al completo (piloto, copiloto y vehículo inscrito en la prueba) podrá tomar parte en el Shakedown.

18.7.2. Excepcionalmente (a exclusivo criterio del Director de Carrera, o del oficial designado a tal efecto, y previa petición escrita del concursante) se podrá autorizar un copiloto distinto al inscrito en la prueba. Esta personas deberá estar obligatoriamente en posesión de licencia de conductor o copiloto de la R.F.E. de A.

18.7.3. En el transcurso de la prueba, los ocupantes de los vehículos deberán ir equipados con casco y ropa ignífuga reglamentaria y homologada y con el cinturón de seguridad abrochados.

18.7.4. Los oficiales podrán solicitar -en cualquier momento del Shakedown- el D.N.I. o documento similar, para verificar la identidad de las personas que realizan el mismo.

18.8. Verificaciones

Los equipos y vehículos que participen en el shakedown realizarán las verificaciones administrativas y técnicas, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 20.2.

18.9. Desarrollo de la prueba

El organizador deberá tener montado el tramo del Shakedown con una antelación mínima de 30 minutos a la hora prevista para el comienzo del mismo.

18.9.1. Limitación de neumáticos

Durante el Shakedown no hay limitación de neumáticos (ni en número, ni en tipo).

Está prohibido realizar maniobras para el calentamiento de neumáticos en la zona del control horario de salida al shakedown.

18.9.2. Número de pasadas

Dentro del horario establecido en el apartado 18.1., se limita a 5 el número de pasadas de cada equipo inscrito.

18.9.3. Orden de salida

El orden de salida será libre, respetando entre vehículos un tiempo mínimo de 30 segundos.

18.9.4. Controles

Se establecerán los siguientes controles:

- Un control de salida.
- Un Control de llegada.
- Un Control Stop.

18.9.5. Tiempos

Queda totalmente prohibida la toma oficial de tiempos.

18.9.6. Avería dentro del tramo

En caso de avería o inmovilización del vehículo dentro del recorrido, el organizador tratará —a su exclusivo criterio— de recuperar el vehículo a la mayor brevedad posible, pero siempre dentro del respeto al resto de los equipos participantes.

18.10. Infracciones a la normativa del Shakedown

Dado que el Shakedown forma parte del rallye, se entenderá que en todo momento, los concursantes, conductores y/o navegantes que tomen parte en el mismo, están sometidos a la reglamentación deportiva general, técnica y disciplinaria, y a todo lo previsto en estas normas específicas.

En consecuencia, el Director de Carrera u oficial responsable nombrado al efecto, informará del desarrollo de las pruebas técnicas (y de las posibles infracciones) en la primera reunión

de los Comisarios Deportivos de la prueba.

Art. 19.- PRUEBAS TECNICAS

Si un equipo desea realizar pruebas técnicas, en territorio nacional, fuera del programa de las pruebas puntuables, deberá solicitar y obtener el oportuno permiso de la R.F.E. de A. El último día autorizado para hacer pruebas técnicas, será el anterior al del comienzo de los reconocimientos.

Se recomienda no solicitarlas en zonas susceptibles de ser utilizadas como tramo cronometrado en alguna de las pruebas puntuables. En caso contrario, la autorización estará supeditada a condiciones concretas de obligado cumplimiento que fijará, en cada caso, la R.F.E. de A.

Art. 20.- VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, serán de aplicación los siguientes artículos:

20.1. Las verificaciones administrativas y técnicas se realizarán el viernes de la prueba de 15.00 a 18.00 horas.

20.2. Las verificaciones técnicas se realizarán en el Parque de Asistencia de acuerdo con el horario previsto por el Organizador, debiendo realizar la convocatoria de los equipos de mayor a menor

Las verificaciones administrativas se llevarán a cabo en lugar designado por el Organizador y cuya ubicación deberá ser lo más próximo posible al lugar en que se realicen las técnicas. El Organizador podrá con carácter opcional para los equipos -programar verificaciones administrativas la tarde-noche del jueves o el mismo viernes por la mañana.

La asistencia del equipo al completo (concurante, piloto y copiloto) a las verificaciones técnicas es obligatoria. La no asistencia de alguno de los miembros del equipo citados, será penalizada de acuerdo con lo indicado en el Anexo 1.

20.3. En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causas de fuerza mayor, debidamente justificadas por el concursante) el equipo infractor será penalizado.

20.4. Las administrativas se desarrollaran de acuerdo con lo establecido en las P.C.C.C.T.C. El equipo que no lleve el Pasaporte Técnico será penalizado.

20.5. La verificación de la ropa ignífuga y el casco será realizada 15 minutos antes de la hora teórica de salida de cada vehículo, en el CH de salida de la prueba (ver art. 24.2.).

20.6. Pesaje de los vehículos

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del rallye) de los vehículos en las condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y los resultados del pesaje así como la hora y fecha en las que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico.

El equipo que sea requerido para realizar el pesaje de su vehículo debe colaborar para que se realice en las mejores condiciones, y bajo las siguientes normas mínimas:

- Parar el motor
- El pesaje se podrá realizar:
 - a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
 - b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto.

Los oficiales correspondientes podrán, en ocasiones excepcionales y a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

— El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la prueba, se pondrá a disposición de los interesados (en el lugar y hora de las verificaciones) la báscula oficial de la R.F.E. de A.

20.7. Marcas de identificación

Corresponde al equipo —en caso de que fueran colocadas marcas de identificación— cuidar bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rallye de las mismas.

Corresponde asimismo al equipo verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

20.8. Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevara consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otro equipo o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción; todo ello sin perjuicio de otras sanciones complementarias que pudieran solicitarse al T.N.A. y D.

20.9. Limitación de elementos mecánicos

a) Sólo se podrá utilizar (por vehículo y rallye) el cambio y la serie de diferenciales que el vehículo tiene instalados al tomar la salida en la verificación técnica (15:00 a 18:00 horas).

b) Sólo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.

c) Todos los elementos citados en los apartados a) y b) anteriores serán precintados a los siguientes equipos:

— Obligatoriamente a los vehículos de los equipos prioritarios (excepto que participe en un certamen monomarca)

— Opcionalmente a los vehículos de los pilotos no prioritarios que al efecto determine la R.F.E. de A.

Los precintos serán fijados de forma que permita a los concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios.

d) El precintaje deberá realizarse en el mismo acto de las verificaciones técnicas, y —en casos autorizados por la R.F.E. de A.— en un taller próximo a la verificación.

20.10. Control final

a) A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:

— Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.

— La ausencia de alguna de las marcas de identificación.

b) Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo por los Comisarios Deportivos (de oficio o por una reclamación).

En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada grupo, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar verificaciones para otros vehículos.

c) En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España. El concursante deberá depositar la misma por

adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

20.11. Limitador de régimen

20.11.a. De acuerdo con lo establecido en el Anexo J del C.D.I. (Art. 255.6.3.1.e) la velocidad de rotación del motor para los vehículos Súper 1600 está limitada a 9000 r.p.m.

Al objeto de verificar el cumplimiento de esta norma, será obligatorio para los vehículos Gr. A Súper 1600 cuyos pilotos sean prioritarios R.F.E. de A., así como los designados por la propia R.F.E. de A., el montaje del sistema de adquisición de datos marca MAHTechs modelo nanoSDL (Scrutineering Data Logger Series), suministrado por la R.F.E. de A. El montaje del módulo de adquisición así como todo el cableado se deberá atener al plano y esquema suministrados, debiendo fijar la clema de conexión con el sistema exterior para toma de datos en uno de los tubos transversales de la barra antivuelco del lado del copiloto para su fácil acceso por parte de los Comisarios Técnicos. Éstos, podrán solicitar su control durante cualquier momento del desarrollo del rallye.

Los equipos designados, deberán adquirir el sistema R.F.E. de A. y montarlo en el vehículo bajo sus especificaciones.

20.11.b. Limitador de régimen S2000

De acuerdo con lo establecido en el Anexo J del C.D.I. (Art. 254. A.5.1.1.e) la velocidad de rotación del motor para los vehículos Súper 2000 está limitada a 8500 r.p.m.

Al objeto de verificar el cumplimiento de esta norma, será obligatorio para los vehículos Gr. N Súper 2000, el montaje del sistema de adquisición de datos marca MAHTechs modelo nanoSDL (Scrutineering Data Logger Series), suministrado por dicho fabricante. El montaje del módulo de adquisición, así como de todo el cableado se deberá atener al plano y esquema suministrados, debiendo fijar la clema de conexión con el sistema exterior para toma de datos en uno de los tubos transversales de la barra antivuelco del lado del copiloto para su fácil acceso por parte de los CC.TT. Éstos, podrán solicitar su control durante cualquier momento en el desarrollo del rallye.

Los equipos, deberán adquirir el sistema de adquisición de datos marca MAHTechs modelo nanoSDL (Scrutineering Data Logger Series), y montarlo en el vehículo bajo sus especificaciones.

Art. 21.- GPS

21.1. En las pruebas puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización del sistema GPS oficial de la R.F.E. de A. para todos los equipos inscritos, tanto durante el transcurso de los reconocimientos como durante el del rallye.

21.2. La normativa establecida para el uso del sistema GPS será publicada mediante Circular. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.

Art. 22.- BRIEFING

La asistencia al briefing (si es convocado por el organizador) será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del equipo (concurante, piloto o copiloto).

Art. 23.- CEREMONIA DE SALIDA

23.1. Será obligatorio realizar una Ceremonia de Salida de acuerdo con la normativa establecida en el Anexo III de la P.C.C.C.T.C.E., atendiendo —además—, a las siguientes especificaciones:

23.1.1. En el Reglamento Particular deberá figurar un responsable de la Ceremonia que deberá contar con un locutor con los conocimientos suficientes de la prueba y los participantes en la misma.

23.1.2. El Director de Carrera deberá publicar una lista con la hora de todos los vehículos autorizados a tomar parte en la Ceremonia. Esta lista debe publicarse antes de las 18:30 horas y es totalmente independiente del resultado de las verificaciones técnicas previas.

23.1.3. Los participantes deberán aparcar sus vehículos, antes de las 19:30 horas, en una zona, cerrada y vigilada, próxima al podium.

23.1.4. La Ceremonia de Salida es obligatoria para todos los equipos inscritos y se celebrará el viernes a las 20:30 horas.

23.1.5. Si un equipo no puede tomar parte en la Ceremonia de Salida por causa de fuerza mayor a criterio de los Comisarios Deportivos, se le permitirá tomar la salida el sábado por la mañana, a su hora prevista, siempre y cuando lo haya notificado a los Comisarios Deportivos antes de las 16:30 horas del mismo viernes y haya superado la verificación técnica previa.

Si se trata de un equipo prioritario, deberá estar presente —sin vehículo— en la Ceremonia de Salida.

23.1.6. Cualquier infracción a esta normativa será penalizada de acuerdo con lo previsto en el Anexo I.

Art. 24.- SALIDA

24.1. Orden de salida

24.1.1. El orden de salida se establecerá de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Pilotos clasificados por la R.F.E. de A. como prioridad "A".
- b) Pilotos clasificados por la R.F.E. de A. como prioridad "B".
- c) Todos los demás pilotos.

Dentro de cada apartado de pilotos prioritarios, el orden de salida se establecerá de acuerdo con la clasificación del Campeonato hasta esa prueba. Para la primera prueba del Campeonato se tomará como referencia la clasificación del Campeonato del año anterior.

El orden del resto de pilotos se deja a criterio del Organizador.

24.1.2. Si un piloto incluido en alguna de las listas de prioridad del artículo anterior, figura también inscrito en algún certamen monomarca saldrá en primer lugar entre los participantes de dicho certamen.

24.1.3. El orden de salida inicial no podrá ser modificado hasta tanto no se efectúe como mínimo el 10% del kilometraje de los tramos cronometrados.

24.2.- Procedimiento de salida

24.2.1. 15 minutos antes de la hora que figure en la lista oficial de participantes autorizados a tomar la salida, el piloto y el copiloto deberán presentarse en el C.H. de salida del rallye para proceder al control de la vestimenta ignífuga, el casco y el hans.

24.2.2. Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.

24.2.3. Una vez superado el control de la ropa ignífuga y el casco, el equipo completo deberán presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

24.2.4. El C.H. de salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye.

24.2.5. Todo retraso imputable al equipo en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado), será penalizado.

24.2.6. Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye,

de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real de salida será anotada en el Carnet de Control.

24.2.7. A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en los apartados 24.2.8. y 24.2.9.

24.2.8. El orden de salida de los certámenes monomarca será rotatorio (siempre que los vehículos de los mismos sean de unas prestaciones parecidas) pudiendo la R.F.E. de A. hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca.

Deberá dejarse un intervalo de 2 minutos entre el primero y el último de la monomarca con los vehículos anterior y posterior a los mismos.

Los certámenes monomarca autorizados por la R.F.E. de A. a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, tomarán la salida después del último vehículo homologado.

En estos casos, el intervalo entre éste y el primero de la monomarca será de 3 minutos. Además, y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos anteriores a esta monomarca, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose que no sea superior a 4 minutos).

24.2.9. Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

Entre el último vehículo del Campeonato de España y primero del Campeonato Autonómico no admitido en el Campeonato de España, se dejará un intervalo de 2 minutos. Además y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose que no sea superior a 4 minutos).

Art. 25.- CIRCULACIÓN

25.1. Durante todo el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

25.2. Los Agentes u Oficiales que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

25.3. Incluso en el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este reglamento, bajo reserva de que:

25.3.1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

25.3.2. La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a dudas la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

25.4. Esta prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

25.5. Esta igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según los artículos 141 y 152 del CDI:

25.5.1. Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.

25.5.2. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

25.6. Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. para la apertura —si así lo estima oportuno el citado Tribunal— de un Expediente disciplinario.

Art 26.- ASISTENCIA

26.1. Definición

26.1.1. Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre un vehículo concursante.

26.1.2. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

26.1.3. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "Asistencia prohibida" comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Tribunal de Disciplina de la R.F.E. de A.

26.1.4. ASISTENCIA PROHIBIDA:

Se define como asistencia prohibida:

- a) El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en un P.A., de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar sobre el mismo alguna operación o darle indicaciones relacionadas con alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 26.1.5
- b) La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, excepto en un P.A., debiendo tenerse en cuenta —en todo caso— lo establecido para el refuelling.
- c) Un vehículo concursante abandonando el itinerario del rallye.

26.1.5. La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente junto a la pancarta de preaviso de Control Horario de las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento, junto a la pancarta de Fin de Zona de Control tras el Control Stop de un tramo cronometrado.

26.2. Parques de Asistencia

26.2.0. Los P.A. deberán permitir la entrada de los vehículos autorizados desde, al menos, las 18:00 horas del jueves anterior al comienzo del rallye.

26.2.1. Los P.A. deben estar situados en espacios asfaltados, lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. La circulación de los vehículos participantes se deberá prever en carriles de un solo sentido, en los que se recomienda que esté prohibido el paso del público.

26.2.2. Deberán ser indicadas en el itinerario-horario del rallye con un C.H. de entrada y otro C.H. de salida (las distancias de 25 m en la señalización de controles del Anexo N° 2, quedan reducidas a 5 m como mínimo).

26.2.3. Si el Organizador prevé un Reagrupamiento y un P.A. seguidos, el orden deberá ser: 1° el Reagrupamiento y 2° el P.A.

26.2.4. En los P.A. deberá haber sistemas de extinción adecuados.

26.2.5. En los P.A. se deberán prever obligatoriamente servicios con WC. y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.

Asimismo serán válidos los servicios de un Centro Comercial cercano al P.A., debiéndose cumplir —en este caso— los siguientes requisitos mínimos:

- La distancia entre la salida más cercana del P.A. al Centro Comercial no podrá ser superior a 100 metros.
- Los sanitarios deberán estar situados en una de las entradas del Centro y en la misma

planta que el P.A., sin tener que pasar por el interior del mismo.

- El acceso a los servicios y WC deberá estar señalizado adecuadamente por parte del Organizador, de modo que sea visible desde la salida del P.A. hasta los mencionados sanitarios del Centro Comercial, que deberá haber sido previamente avisado de dicho uso.

26.2.6. Los P.A. deberán establecerse de acuerdo con los siguientes criterios:

- | | Mínimo | Máximo |
|-------------------------------|--------|--------|
| a) N° de Tramos Cronometrados | 1 | 3 |
| Km de Tramo Cronometrado | 20 | 50 |
- b) Los P.A., en número máximo de 5, tendrán una duración de 20 minutos, excepto el programado inmediatamente después de reagrupamiento largo del mediodía que tendrá una duración de 40 minutos. Después del último tramo cronometrado se deberá prever una asistencia de 10 minutos. En todos los P.A. está autorizado el cambio de neumáticos.
 - c) El emplazamiento de los P.A. debe ser único, salvo autorización expresa de la R.F.E. de A.
 - d) Entre P.A. donde existan Tramos Cronometrados no se podrán superar los 150 Km de recorrido total.
 - e) No se podrán superar los 170 Km de recorrido de enlace sin realizar ningún tramo cronometrado.

26.2.7. Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h. en el interior de los P.A.

26.2.8. Para los equipos oficiales de Marcas que inscriban 3 vehículos deberá preverse un espacio de 40 x 15 metros, para los que inscriban 2 un espacio de 30 x 15 m y para las que participen con uno, el espacio deberá ser de 20 x 15 m Para el resto de pilotos prioritarios el espacio previsto será de 10 x 15 m.

Para el resto de participantes el espacio se deja a criterio del Organizador.

Los espacios definidos anteriormente deben entenderse como mínimos. Por ello, el organizador que pueda otorgar unos metros a los equipos que así lo soliciten, deberá tenerlo en cuenta cuando distribuya los espacios correspondientes.

26.2.9. El Organizador deberá coordinar con los responsables de una Copa o Trofeo Monarca, la ubicación en el P.A. de los vehículos participantes en las mismas.

26.2.10. En un plazo máximo de 2 días antes del comienzo de las verificaciones, el Organizador deberá remitir a la R.F.E. de A. un plano de ubicación del P.A., así como del lugar asignado a cada vehículo.

26.2.11. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio P.A.

26.3. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia

26.3.1. Solo dos vehículos de Asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" (de 28 x 15 cm) entregadas por el Organizador y colocadas en sitio visible.

26.3.2. Las Marcas que tengan convocada una Copa Monarca en rallyes (con reglamento aprobado por la R.F.E. de A.) tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos para actuar en los P.A. y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.

Deberá preverse asimismo un espacio de 10 x 10 metros para las citadas Marcas para montar una oficina de atención a los equipos inscritos en los citados Certámenes Monarcas.

26.3.3. Además de los vehículos de Asistencia, un vehículo de Dirección del equipo, debidamente identificado, está autorizado a estacionar en el interior del P.A. Asimismo un vehicu-

lo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca será autorizado a estacionar en el interior del P.A.

26.3.4. El Organizador deberá prever un lugar, al lado del P.A., para estacionar los vehículos del personal de una Marca en posesión de licencia de Marca de la R.F.E. de A. Las Marcas deberán enviar previamente un escrito al Organizador comunicándole la matrícula de los vehículos y el cargo y/o cometido de la persona que lo conduce.

26.3.5. Las dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un Concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el Organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

26.3.6. Asimismo, deberá entregarse a todas las marcas inscritas oficialmente en el Campeonato un pase de máxima prioridad para el rallye y que será de uso personal exclusivo para el Director de Competición de la misma.

26.4. Repostajes (Refuelling)

26.4.1. En los P.A. el repostaje debe realizarse delimitando una zona para el mismo, después del C.H. de salida de la misma, debiendo darse un suplemento de 7 minutos para el Sector de que se trate.

Se recomienda establecer un doble vallado (con una separación de 2 m entre ambos) para delimitar la zona de repostaje, con objeto de evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.

26.4.2. En el momento del repostaje es obligatorio:

- La presencia de, al menos, 1 vehículo de bomberos con personal y medios adecuados para solventar cualquier incidencia.
- Alejar a los fumadores.
- Repostar el vehículo con el motor parado.
- No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.
- Si los miembros del equipo están en el interior del vehículo, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- Si el repostaje se realiza por gravedad, con el bidón elevado a mano, se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. Dichos bidones, deben tener una capacidad máxima de 25 litros.

La elevación máxima del bidón durante toda la operación, en ningún caso, debe superar los 3 metros de altura respecto del suelo.

- Se autorizan las bombas eléctricas antideflagrantes de gasolina o gasóleo con contador volumétrico, y válvula antirretorno de aspiración.

La fuente de alimentación debe ser externa, de 12 v o 24 v de corriente continua. El caudal máximo que proporcione la bomba está limitado a 50 l/min. La bomba puede aspirar de un depósito de una capacidad máxima de 200 litros que debe estar situado dentro del parque de refuelling.

- El número máximo de mecánicos autorizados para realizar el repostaje será de dos (2).

Estos mecánicos deberán ir debidamente identificados con el peto identificativo que entregue la R.F.E. de A. de acuerdo con la normativa dictada al respecto.

Asimismo deberán llevar obligatoriamente mono, sotocasco y guantes ignífugos. Una vez realizado el repostaje, alejar del vehículo los bidones de combustible y colocarlos en lugar seguro.

- Si finalizada la operación de repostaje un vehículo no pudiera arrancar, podrá ser empujado y una vez fuera de la zona de repostaje el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha

con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.

26.4.3. Se autoriza también efectuar el repostaje en todas las Estaciones de Servicio, ubicadas en el recorrido del rallye.

26.4.4. En estas Estaciones de Servicio, sólo está autorizado repostar directamente de los surtidores comerciales en las siguientes condiciones:

- La única operación autorizada es el repostaje de combustible.
- El repostaje se ha de realizar sin ninguna ayuda exterior, a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio.

26.4.5. El Organizador deberá prever, si es necesario, un suplemento de tiempo en los sectores de enlace a los que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.

26.4.6. El Organizador deberá nombrar Oficiales para verificar el cumplimiento de las normas de estos repostajes suplementarios.

26.5. Sala de Prensa

Siempre que sea posible, se recomienda ubicar la Sala de Prensa del Rallye junto al Parque de Asistencia o en sus proximidades. Si ello no es posible, se deberá prever una sub-sala en el P.A. para facilitar el trabajo de los periodistas que cubran el evento.

Queda prohibido distribuir en la Sala de Prensa cualquier documento emitido por la Dirección de Carrera, los Comisarios Deportivos o los Comisarios Técnicos. En el caso de que una información emitida por los oficiales citados sea pública, el Jefe de Prensa deberá emitir -si lo estima conveniente- un comunicado redactado por el sobre la información publicada.

Art 27.- NEUMÁTICOS

27.1. Los neumáticos a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación F.I.A. para rallyes, estando expresamente prohibidos los neumáticos "slicks", "slicks rayados" y los neumáticos con "mousse".

A los vehículos de categoría GT se les autoriza el montaje de neumáticos Michelin PR-20, de dimensiones 27-65-18", rayado por el fabricante según muestra depositada en la R.F.E. de A.

27.2. Están autorizados un máximo de 5 neumáticos por vehículo entre Parques de Asistencia.

27.3. A la salida de un P.A. se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso el de recambio). A la llegada al próximo P.A., el vehículo deberá llevar únicamente los neumáticos marcados en el P.A. anterior.

27.4. Para facilitar el marcaje de los neumáticos, se deberá habilitar un espacio acotado inmediatamente después de la zona de refuelling.

Con la única finalidad de ayudar al procedimiento de marcaje, un miembro del equipo podrá tener acceso a este espacio.

27.5. El tallado de los neumáticos esta autorizado exclusivamente en los P.A.

27.6. Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A. Fuera de las mismas, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo pero respetando siempre lo dispuesto en el apartado 27.2.

27.7. Entre el último P.A. y la llegada del rallye, los neumáticos a utilizar son libres (respetando el resto de la normativa del presente art. 27).

27.8. Está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

27.9. En las Copas monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos particulares de las mismas, pero no podrán superar el número máximo establecido en esta reglamentación.

27.10. Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el Delegado Técnico de la R.F.E. de A.

27.11. Si en la salida de un P.A. se encontrase un neumático no conforme, este deberá sustituirse por otro. El neumático no conforme será considerado nulo y quedara en poder de los Comisarios Técnicos. El tiempo concedido para el Sector de que se trate, no podrá ser ampliado.

27.12. Si en el Control Horario precedente a la salida de un Tramo Cronometrado, un Comisario Técnico observase que el tallado de algún neumático de los montados en el vehículo tiene una profundidad menor de 1,6 mm el piloto y/o el copiloto deberá reemplazarlo por el neumático de recambio transportado a bordo del propio vehículo.

27.13. Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los Oficiales del Rallye, entrañará una penalización.

Art 28.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

28.1. Disposiciones generales

28.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (altura mínima de 1,50 metros y figura de señalización de 70 cm mínimo de diámetro).

28.1.2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 m más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

28.1.3. Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control.

28.1.4. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

28.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

28.1.6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

28.1.7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

28.1.8. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la exclusión.

28.1.9. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

28.2. Señalización de los controles

28.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo N° 2.

28.2.2. Todos los controles (controles horarios, de paso, salida y llegada de tramos cronometrados y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del Anexo N° 2.

28.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en el Anexo N° 2.

NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá realizarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.

28.2.4. Control Horario

28.2.4.1. El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo n° 1 en un panel de fondo amarillo

28.2.4.2. El emplazamiento del puesto de control estará también indicado por el dibujo n° 1 sobre fondo rojo y el fin de la zona control por el dibujo n° 5 sobre fondo beige.

28.2.5. Control de paso

Se utilizarán paneles en forma idéntica a los utilizados en el C.H., pero sustituyendo el dibujo n° 1 por el n° 2.

28.2.6. Tramos cronometrados

28.2.6.1. El punto de salida estará indicado por el dibujo n° 3 en fondo rojo.

28.2.6.2. La llegada estará pre-señalada por el dibujo n° 4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se realizará el cronometraje, estará indicada por el dibujo n° 4 sobre fondo rojo.

28.2.6.3. Un panel Stop sobre fondo rojo estará colocado unos 300 m más lejos. Encima de este panel deberán colocarse dos luces rojas intermitentes para optimizar su señalización.

28.3. Zona de Control

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

28.4. Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo N° 2, los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carnet de control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

28.5. Controles horarios

En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.

28.6. Procedimiento de control

28.6.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.

28.6.2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

28.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

28.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.

28.6.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.

28.6.6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

28.6.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del rallye en el que los equipos podrán

entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.

28.6.8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59"

28.6.9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

28.6.10. Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

28.6.11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

28.6.12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de Puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

28.7. Hora de salida de los controles

28.7.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

28.7.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un Tramo Cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:
 - a.1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
 - a.2) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
 - a.3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).
 - a.4) Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
- b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
- c) Después de haber pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.
- d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

28.8. Eliminación de carrera. EXCLUSIÓN

Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control.

28.8.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las pruebas donde hay más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera del equipo por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

28.8.2. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera. Ejemplos:

— SECTOR DE ENLACE "A"

Salida 12h00' — tiempo ideal 1h00' — hora de presentación 13h10'

Penalización por retraso: $10' \times 10'' = 1'40''$

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

— SECTOR DE ENLACE "B"

Salida 13h10' — tiempo ideal 1h30' — hora presentación 14h20'

Penalización por adelanto: 20'

— SECTOR DE ENLACE "C"

Salida 14h20' — tiempo ideal 2h00' — hora de presentación 16h30'

Penalización por retraso: $10' \times 10'' = 1'40''$

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

— TOTAL SECTORES "A" + "B" + "C"

— Penalización total (por retraso y adelanto):

$1'40'' + 20' + 1'40'' = 23'20''$

— Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:

$10' + 10' = 20'$

28.8.3. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.

28.8.4. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

28.9. Controles de Reagrupamiento

28.9.1. Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

28.9.2. Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo.

Ejemplo: 120 vehículos en la salida del rallye. Primer reagrupamiento de 4h. Hora de salida del reagrupamiento: 12h01'

"A"	Hora ideal de llegada del vehículo n° 1 al reagrupamiento:	08h01'
	Hora ideal de llegada del vehículo n° 120 al reagrupamiento:	10h00'
"B"	Hora de presentación del vehículo n° 1 al reagrupamiento:	08h45'
	Hora de presentación del vehículo n° 120 al reagrupamiento:	11h50'
	(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)	
"C"	Hora de salida del vehículo n° 1:	12h01'
	Hora de salida del vehículo n° 120:	13h00'
	Las paradas respectivas han sido: para el vehículo n° 1:	03h16'
	Para el vehículo n° 120:	01h10'

28.9.3. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario del puesto su carnet de control y recibirán el nuevo carnet de control con la hora prevista de salida del reagrupamiento. A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un parque cerrado de reagrupamiento de duración igual o inferior a 10 minutos.

28.9.4. Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

29.- OUVREURS

29.1. Los pilotos prioritarios de rallyes pueden solicitar del organizador de cada prueba la identificación necesaria para que un vehículo realice las funciones de "Ouvreur".

Para ello, deberán cumplimentar el boletín que les facilite la organización en el que deberán figurar obligatoriamente los datos del conductor y su acompañante que deberán estar en posesión de licencia de conductor el piloto y —al menos— de copiloto o asistencia el copiloto.

29.2. La organización facilitará a cada equipo "ouvreurs" un pase prioritario numerado que deberá ser colocado en el parabrisas y dos paneles rectangulares de 40 x 40 cm con la palabra "OUVREUR" N°..... para ser colocados en las puertas delanteras del vehículo.

29.3. Las identificaciones serán nominativas para cada concursante e intransferibles.

29.4. Los derechos de autorización para estos vehículos serán de un máximo de 300 euros por vehículo y rallye. En estos derechos esta incluido un seguro igual al de los vehículos de la organización y participantes, por lo que debe estar identificado en la R.F.E. de A. el vehículo y sus ocupantes antes de la prueba.

29.5. La entrada de los vehículos "ouvreurs" en los tramos cronometrados se efectuará como máximo 20 minutos después de la hora de cierre de los mismos al público.

29.6. Los vehículos "ouvreurs" circularán por el tramo cronometrado con la debida precaución, teniendo en cuenta que puede haber tráfico de otros vehículos de la organización y espectadores que se desplacen a pie.

29.7. Su velocidad, en consecuencia de lo anterior, será reducida y deberán circular en todo momento en el sentido de la marcha del rallye y sin abandonar por ningún motivo el itinerario del mismo.

29.8. Si dentro del tramo cronometrado son alcanzados por alguno de los vehículos "0" de la organización y si así se les indica, deberán detenerse inmediatamente, aparcar en sitio seguro y no reanudar su marcha hasta después del paso del vehículo "escoba" que abra de nuevo la circulación.

29.9. En el momento de la retirada del equipo al que pertenezca el ouvreur, su placa de ouvreur queda automáticamente anulada y por tanto no está autorizado a seguir circulando por los tramos cronometrados después del cierre de los mismos.

29.10. Cualquier incumplimiento de esta normativa por parte de los conductores de los vehículos ouvriers, entrañará la retirada inmediata de su identificación, sin perjuicio de otras sanciones que puedan imponer los Comisarios Deportivos al Equipo y/o concursantes correspondientes.

30.- TRAMOS CRONOMETRADOS

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima.

30.1. El vehículo "0" tomará la salida con un margen de 10' (diez minutos) antes de la hora establecida para el primer vehículo participante. El organizador deberá tener en cuenta la longitud del tramo cronometrado por si fuera necesario establecer un tiempo mayor.

30.2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de EXCLUSIÓN.

30.3. Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

30.4. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

30.5. La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.

La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta. En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.

30.6. La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

30.7. En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.

30.8. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

30.9. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas que accionen un aparato impresor. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores deben situarse alienados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

30.10. Todo equipo que rehuse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos —a propuesta del Director de Carrera—. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

30.11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalizado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometrado-

res no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

30.12. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.

30.13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos, segundos y décimas, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.

30.14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión solo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

30.15. Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.

30.16. Finalización de un Tramo Cronometrado

30.16.1. Cuando el desarrollo de un Tramo Cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.

30.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

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

30.16.4. A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el Control Stop se les anotará en su Carnet de Control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de Control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario de fin de sector.

30.16.5. En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el 30.16.1.

30.16.6. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

30.16.7. Lo dispuesto en el apartado 30.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas amarillas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

30.17. Vehículos de Seguridad

Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados como "00" y "0". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye, no podrá actuar como vehículo de seguridad después de su abandono.

30.18. Plan de Seguridad

El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el Anexo N° 3.

30.19. Seguridad de los participantes

30.19.1. Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización.

30.19.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

Art. 31.- PARQUE CERRADO

31.1. Generalidades

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

31.1.1 Desde su entrada en un parque de salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

31.1.2. Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma.

Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control, se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los medios de a bordo, modifiquen la presión de sus neumáticos.

31.1.3. Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.

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

31.1.5. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida.

Para salir de un Parque Cerrado, de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

31.1.6. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

En el interior de un Parque Cerrado, excepto en los correspondientes a zonas de control, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

31.1.7. Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, el equipo deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho Parque Cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

31.2. Reparación en el Parque Cerrado

31.2.1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que pueda afectar a la seguridad de la circulación por carretera; este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un Comisario Técnico.

31.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

31.2.3. Como excepción a las normas de Parque Cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un Parque Cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de Etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

31.2.4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 31.2.2.

31.2.5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario será penalizado.

Art. 32.- CLASIFICACIONES

32.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

32.2. Publicación de resultados

32.2.1. En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.

Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

32.2.2. En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

Art. 33.- EMPATE EN UN RALLYE

33.1. En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

Art. 34.- TROFEOS Y PREMIOS

34.1. Premios

Para cada una de las agrupaciones de vehículos (a los efectos exclusivos de este artículo) siguientes:

Agrupación III (Gr. N-Producción; GT-Producción, Diesel (Gr. N y R3D) e Clásicos.)

Agrupación II (Gr. N, Gr. A, S-1600 y R (R1,R2yR3).

Agrupación I (GT y S-2000).

serán distribuidos los premios en metálico:

1° 1.100 €

2°	900 €
3°	700 €
4°	600 €
5°	500 €

34.2. Reparto de Trofeos

34.2.1. El acto de reparto de Trofeos deberá realizarse antes de las 22:30 horas del sábado de acuerdo con la siguiente normativa:

34.2.2. La entrega de trofeos se realizara en el PODIUM de llegada de la prueba.

34.2.3. Los organizadores deberán poner los medios necesarios para que el acto sea atractivo para los espectadores y cuente con la asistencia de Autoridades, Patrocinadores y cuantas personas se entienda deban estar presentes.

34.2.4. Las Copas Monomarcas que quieran entregar Trofeos a los 3 primeros clasificados (además de los previstos por la organización de acuerdo a lo establecido en esta normativa), deberán comunicarlo al organizador con un mínimo de 30 días antes de la celebración de la prueba.

34.3. Último sector

Al objeto de que el procedimiento se realice en las mejores condiciones, se recomienda al organizador que conceda un tiempo adecuado y amplio para realizar el Sector.

34.4. Zona de espera

34.4.1. Entre el C.H. de llegada y el podium se habilitará una "Zona de espera" con capacidad suficiente para acoger a los vehículos que retirarán trofeos. El organizador designará un responsable del acto de entrega y le proveerá de los medios técnicos y humanos necesarios para desempeñar su labor. La "Zona de espera" deberá estar acotada para evitar el acceso de público (recomendado el uso de vallas).

34.4.2. Debe preverse una zona VIP para el acceso de autoridades, invitados y medios de comunicación.

34.4.3. El presentador del acto debe aprovechar para entrevistar a los pilotos.

34.4.4. El intervalo de tiempo entre el tiempo teórico de paso del vehículo por el C.H. y el Podium, deberá oscilar entre 5 y 20 minutos. En ningún caso podrá comenzar el Acto mientras alguno de los vehículos participantes se encuentre disputando un tramo cronometrado.

34.5. Podium

El podium de llegada deberá estar ubicado en un espacio suficientemente amplio para realizar la ceremonia en las mejores condiciones.

34.6. Procedimiento de entrega

a) El organizador deberá prever que tanto el lugar previsto para ubicar los trofeos y el cava, como el de las personas que entregarán los trofeos e invitados al acto, estén en una zona de fácil acceso para la entrega de los mismos. Esta zona será restringida y únicamente podrán acceder las personas acreditadas a tal efecto.

b) Orden de entrega

1. El presentador llama al primer clasificado. El equipo sube con su vehículo al podium. Paran encima del podium, salen piloto y copiloto y se les entrega sendas botellas de cava (recomendado usar mágnium). Estas botellas se las pueden entregar dos azafatas o si se considera oportuno alguna personalidad presente en el acto. Cuando ha terminado el equipo desaloja el podio.
2. El presentador llama al segundo clasificado. El equipo sube con su vehículo al podium. Paran encima del mismo, salen piloto y copiloto y saludan. Bajan del podium.

3. El presentador llama al tercer clasificado. El equipo sube con su vehículo al podium. Para encima del mismo, salen piloto y copiloto y saludan. Bajan del podium.
4. Se coloca el podio de pilotos por delante, o encima del podium de vehículos. El presentador pide que suba el equipo (piloto y copiloto) clasificado en tercer lugar, a continuación el equipo que ha finalizado en segunda posición, y —por último— los primeros. Cuando están los seis arriba, las personalidades comenzarán la entrega de Trofeos, entregando primero al equipo clasificado en tercer lugar, a continuación al equipo clasificado en segunda posición y por último al primero. Conviene tener a las seis personalidades ya preparadas con los trofeos. Si por alguna circunstancia fuera necesario entregara alguno de los seis, un segundo trofeo, una azafata acompañará a la persona que hace la entrega con ese segundo trofeo, para cuando la personalidad haya entregado el primero, pasarle el segundo para que lo entregue.
5. En los rallyes puntuables para un campeonato F.I.A., acto seguido se realizará el podium correspondiente los tres primeros equipos de la clasificación del Campeonato de España, siendo obligatoria la asistencia de los pilotos a los dos podium.
6. A continuación el presentador llamará al primer clasificado de los siguientes certámenes, por este orden.
 - a) Copa de España de Grupo N.
 - b) Trofeo de España de GT.
 - c) Trofeo de España GT-Producción.
 - d) Trofeo de España R3
 - e) Trofeo de España de Producción.
 - f) Trofeo de España Junior
 - g) Trofeo de España Copilotos femeninos.
 - h) Trofeo de España de vehículos Clásicos.
 - i) Trofeo de España de regularidad para vehículos Clásicos.
 - j) Copas monomarca de carácter estatal.

En la última prueba del Campeonato de España, el podium de la Copa de España de Federaciones se entregará inmediatamente después del de la Copa de España de Grupo N.

Aspectos importantes

1. Elegir un emplazamiento singular para el podium de salida y Parque Cerrado.
2. Que la construcción del podium sea sólida y su decoración cuidada.
3. Si la hora de la entrega es posterior a la puesta de sol, prever iluminación artificial.
4. Mostrar siempre el logotipo de la R.F.E. de A.
5. Recomendable el uso de banderas (local, autonómica, nacional, R.F.E. de A.).
6. Carpa junto al podium.
7. Tribuna de fotógrafos.
8. Buen sistema de megafonía y buen speaker.
9. Control de accesos a la zona de podium.

34.7. Parque Cerrado

34.7.1. Una vez recogidos los trofeos del podium, el equipo llevará su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua.

34.7.2. Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del Oficial encargado al efecto, para trasladarse en caravana al taller previsto en el Reglamento. Los vehículos podrán ser conducidos por los pilotos o personal de su equipo.

En el caso de que la Ceremonia de entrega de Trofeos coincida con la situación de parque cerrado, los vehículos convocados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas fina-

les, se pondrán a disposición del Oficial designado y se trasladarán en caravana hasta el podium.

Una vez recogidos los trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación.

En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de parque cerrado, por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.

34.7.3. Los pilotos deberán salir del Parque Cerrado por la zona específicamente habilitada para entrevistas, a la que únicamente podrán acceder los citados pilotos, la prensa y los oficiales debidamente acreditados.

Art. 35.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

35.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el C.D.I.

35.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 euros, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

35.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje, lo que conllevaría también el montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

35.4. Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante, si la reclamación es injustificada, y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

35.5. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

35.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Capítulo XIII del C.D.I. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 Euros.

Art. 36.- ACTAS E INFORME FINAL

36.1. Actas

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

36.2. Informe Final

El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la R.F.E. de A. del informe final establecido por esta.

En los rallyes puntuables para Campeonatos FIA, esta obligación será del Comisario Deportivo Nacional.

Art. 37.- PUNTUACIONES

37.1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.

37.2. Para la Copa de España de Grupo N y para los Trofeos de España de GT, GT Producción, Diésel, R3 y Producción se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dicha

Copa y Trofeos.

37.3. Para el Trofeo de España Junior se establecerá una clasificación de pilotos nacidos a partir del 01/01/87.

37.4. Para la Copa de España de Club/Escuderías se establecerá una clasificación scratch que comprenderá a todos los concursantes con licencia EC.

Los puntos obtenidos para cada Club/Escudería se computarán teniendo en cuenta sus tres mejores resultados.

37.5. Atribución de puntos para los Campeonatos, Copas y Trofeos (excepto el Campeonato de Marcas

Clasificación General Scratch:

1º	35 puntos
2º	30 puntos
3º	27 puntos
4º	25 puntos
5º	23 puntos
6º	21 puntos
7º	19 puntos
8º	17 puntos
9º	15 puntos
10º	13 punto
11º	11 punto
12º	9 punto
13º	8 punto
14º	7 punto
15º	6 punto
16º	5 punto
17º	4 punto
18º	3 punto
19º	2 punto
20º	1 punto

37.6. Atribución de puntos para el Campeonato de Marcas

37.6.1. La Marca que no esté en posesión de licencia de la R.F.E. de A., no será tenida en cuenta para esta clasificación.

37.6.2. Para otorgar los puntos, sólo serán tenidos en cuenta los dos primeros equipos clasificados de cada Marca. El resto de vehículos clasificados no bloquearán puntuaciones.

Clasificación General Scratch:

1º	30 puntos
2º	27 puntos
3º	24 puntos
4º	21 puntos
5º	19 puntos
6º	17 puntos

7°	15 puntos
8°	13 puntos
9°	11 puntos
10°	9 puntos
11°	7 puntos
12°	6 puntos
13°	5 puntos
14°	4 puntos
15°	3 puntos

La Marca que no este en posesión de licencia R.F.E. de A. no puntuará ni bloqueará puntuaciones.

37.7. Los rallyes que sean puntuables para Campeonatos o Copas F.I.A. tendrán un coeficiente multiplicador de 1,5.

Art. 38.- RESULTADOS A RETENER

38.1. Para los Campeonatos, Copas y Trofeos (excepto el Campeonato de Marcas)

Para la clasificación final se retendrán los 7 mejores resultados.

38.2. Para el Campeonato de Marcas

Para la clasificación final se retendrán todos los resultados.

38.3. En caso de empate, el vencedor será decidido de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 27 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

El desempate final se establecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer tramo cronometrado de cada rallye del Campeonato en el que se haya participado.

38.4. El artículo 27.2.2. de las P.C.C.C.T.C.E. no será tenido en cuenta para los equipos que sean excluidos por acumulación de tiempo.