



REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO

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 2010.
- 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.

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 estará formado por varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.

2.2. **Etapas**

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 40 minutos. Se recomienda 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. Concurstante

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 este último no esté a bordo del vehículo.

3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La R.F.E. de A. establece para el año 2010 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 Vehículos de 2 ruedas motrices hasta 2000 cc.
- Copa de España de Clubes/Escuderías en rallyes de asfalto.
- 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 1988).
- 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.

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.

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 2010.

5) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

La normativa a aplicar en las pruebas puntuables viene recogida en el Anexo nº 8.



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 A.D.N. con la que la R.F.E. de A. tenga convenio), no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

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.

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 está prohibido.
- b) Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- c) Sobre los cristales laterales traseros solamente deberán figurar el primer apellido del piloto y del copiloto en las siguientes condiciones:
Las letras deben ser blancas y en carácter helvética, la primera mayúscula y las restantes en minúscula. Las dimensiones para las del piloto han de ser de 10 cm. de alto y 1,5 cm. de ancho y las del copiloto de 5 cm. de alto.
- 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.

8) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

Toda la normativa acerca de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Anexo nº 9.

La no conformidad de un vehículo con esta normativa, será objeto de no autorización a tomar la salida o exclusión.

9) SEGUROS

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

10) PUBLICIDAD

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, será de aplicación lo establecido en el apartado 1.10. del Anexo nº 8.

11) OFICIALES

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, será de aplicación lo dispuesto en los apartados 1.5. del Anexo nº 8.

11.1. Control del itinerario y de los tramos cronometrados

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 seguridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Para ello deberán respetar las siguientes condiciones:
 1. Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, suministrado por el organizador.
 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").
 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.



12) INSCRIPCIONES Y NÚMERO 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.
- Los derechos de inscripción, seguros, etc., de los participantes en un Certamen Autonómico, serán los mismos que para los participantes de la prueba del Campeonato de España.
- 12.6.** Se establece un máximo de **485** 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.** La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada el sábado de la semana anterior a la prueba.
- 12.9.** 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.
- 12.10.** Está 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.

13) REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS

El Reglamento Particular deberá ser conforme a lo dispuesto en el Art. 1.7. del Anexo nº 8.

13.1. 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.

13.2. 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.



13.3. 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.).

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

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:

a) Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo.

b) Para la parte trasera: El número del equipo.

c) Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles.

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

a) La ausencia de uno de los números de competición, de la placa del rallye o de los números traseros, entrañará una penalización.

b) 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 se ajustarán al modelo que se detalla en el apartado d) del punto 1.10. del Anexo nº 8.

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

15.1. Itinerario

El mapa del recorrido se publicará 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 nº 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.

16) CARNET DE CONTROL

16.1. El carnet de control deberá ser conforme al modelo recogido en el Anexo Nº 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, entrañara 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.

17) RECONOCIMIENTOS

17.1. Generalidades

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.
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.

En los tramos espectáculo y/o urbanos, el nº de pasadas de reconocimiento se limita a 2 y la velocidad a 50 km./hora.

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.

4. No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados.
5. Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.
6. Además de lo dispuesto en el apartado 17.1.2., los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.
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

1. En el Reglamento Particular de la prueba figurará el lugar y la hora de entrega del Cuaderno Oficial de reconocimientos.
2. 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.

3. El organizador situará 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:

1. Vehículos de estricta serie.
2. El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.



3. Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, los M+S y los de clavos.
4. En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.
5. En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.
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.).
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

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.

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.
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.
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.
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.

18) SHAKEDOWN

18.1. Programa

El programa del shakedown figurará en el Reglamento Particular de la prueba.

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. Recorrido

1. 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.
2. 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, se deberá prever un lugar suficientemente amplio para ubicar a todos los equipos inscritos en el Shakedown.

18.4. Montaje de seguridad

El Organizador deberá confeccionar un plan de seguridad específico para el shakedown que deberá cumplir la normativa establecida para los tramos cronometrados.

18.5. Oficiales



Dirección de carrera en el Shakedown

Los equipos participantes en el mismo, estarán en todo momento a las órdenes 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 mismo durante su desarrollo.

Otros oficiales

Cualquier oficial designado en el reglamento particular de la prueba podrá actuar en dicho cometido en el transcurso del shakedown.

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.

18.6. Participantes

1. Únicamente el equipo al completo (piloto, copiloto y vehículo inscrito en la prueba) podrá tomar parte en el Shakedown.
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 deberán estar obligatoriamente en posesión de licencia de conductor o copiloto de la R.F.E. de A.
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.
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.

18.7. 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.

18.8. Desarrollo de la prueba

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.

2. Número de pasadas

Dentro del horario establecido por el Organizador, se limita a 5 el número de pasadas de cada equipo inscrito.

3. Orden de salida

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

4. Controles

Se establecerán los siguientes controles:

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

5. Tiempos

Queda totalmente prohibida la toma oficial de tiempos.

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.

18.9. 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.

19) PRUEBAS TÉCNICAS

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 día 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.

20) VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España y lo dispuesto en el Anexo nº 8, serán de aplicación los siguientes artículos:

- 20.1. El horario y la ubicación de las verificaciones se indicará en el Reglamento Particular de cada rallye.
- 20.2. La asistencia del equipo (piloto, copiloto y concursante) 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. El equipo que en las verificaciones técnicas no lleve el Pasaporte Técnico será penalizado.
- 20.5. La verificación del equipo de seguridad de los pilotos, 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 (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).

— 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 la zona de asistencia (durante el tiempo programado para las verificaciones técnicas) 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 salir de la verificación técnica.



- 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 de acuerdo con el horario que figure en el Reglamento Particular de la prueba. La R.F.E. de A. podrá autorizar el precintaje 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 ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).

Como norma general, la verificación de oficio se realizará a los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o a los primeros clasificados de cada categoría.
- 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.

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.

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).

23) CEREMONIA DE SALIDA

- 23.1. Será obligatorio realizar una Ceremonia de Salida de acuerdo con la normativa establecida en el Anexo 3 de las P.C.C.T.C.E., y lo dispuesto en el Anexo nº 8 a este Reglamento Deportivo.
 1. La lista de vehículos autorizados a tomar parte en la misma, publicada por el Director de Carrera, no tendrá en cuenta el resultado de las verificaciones técnicas previas.
 2. Los participantes deberán aparcar sus vehículos, antes de las 19:30 horas, en una zona, cerrada y vigilada, próxima al Podium.
 3. Si el Organizador monta algún acto promocional para el público, antes de la Ceremonia, el piloto y copiloto de los equipos que designe deberán estar a su disposición desde las 19.30 hasta las 20.15 horas.
 4. La Ceremonia de Salida es obligatoria para todos los equipos inscritos y se celebrará el viernes a las 20:30 horas. **Cinco minutos antes (20,25 horas) los pilotos y copilotos de todos los equipos deberán estar a disposición de Dirección de Carrera en la zona indicada en el apartado 2.**
 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.
 6. Cualquier infracción a esta normativa será penalizada de acuerdo con lo previsto en el Anexo 1.

24) SALIDA

24.1. Orden de salida



1. El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el art. 1.14. del Anexo nº 8.

24.2. Procedimiento de salida

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.
2. Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.
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.
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.
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.
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.
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.
8. El orden de salida de los certámenes monomarca se realizará de acuerdo con las prestaciones de los vehículos de las mismas, 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 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 anteriores a esta monomarca, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose, por motivos de seguridad, que no sea superior a 4 minutos).

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,

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:
 1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
 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. Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.
- 25.5. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según los artículos 141 y 152 del CDI:
 1. Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
 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.

26) ASISTENCIA

26.1. Definición

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

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.
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, y junto a la pancarta de Fin de Zona de Control tras el Control Stop de un tramo cronometrado.

26.2. Parques de Asistencia

1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figura en el Art. 1.15. del Anexo nº 8.
2. En el interior de los P.A. los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h.
3. Se recomienda a los equipos que en su zona de asistencia tengan —como mínimo— un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.
4. 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

1. Sólo 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.
2. Las Marcas que tengan convocada una Copa Monomarca 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.
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 vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca será autorizado a estacionar en el interior del P.A.
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.
5. Las dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un Concurante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el Organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.
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)~~ **COMBUSTIBLE – REPOSTAJE**

- ~~1. 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 estanco y respiradores. 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 antidiflagrantes de gasolina e 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, botecillo 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.~~
- 2.** ~~Se autoriza también efectuar el repostaje en las Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rallye que el Organizador haya indicado expresamente en el road book.~~
- 3.** ~~En estas Estaciones de Servicio, sólo está autorizado repostar directamente de los curtidores 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.~~
- 4.** ~~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.~~
- 5.** ~~El Organizador deberá nombrar Oficiales para verificar el cumplimiento de las normas de estos repostajes suplementarios.~~

1. ASPECTOS GENERALES

1. Los equipos sólo pueden repostar en la Zona de Repostaje establecida en cada rallye.
 2. El vehículo podrá ser empujado fuera de la Zona de Repostaje por el piloto y el copiloto, los oficiales y/o un miembro autorizado del equipo sin incurrir en penalización.
- Si el vehículo no pudiera arrancar, 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.

2. PROCEDIMIENTO

1. Dentro de la Zona de Repostaje sólo está permitido realizar acciones relacionadas con el repostaje del vehículo de competición.
 2. El límite de velocidad dentro de la Zona de Repostaje es de 5 km/h.
 3. La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.
 4. Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje.
 5. Se recomienda que el piloto y el copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje. Si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
 6. Solo para ayudar al procedimiento de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la Zona de Repostaje a un miembro del equipo.
- Este miembro del equipo deberá estar en posesión de licencia de asistencia y estar debidamente identificado con un peto entregado por la R.F.E. de A.
- Se recomienda que el mecánico lleve ropa ignífuga.



7. Será obligatorio alejar a los fumadores.

3.COMBUSTIBLE

1. Todos los equipos deben utilizar el carburante R.F.E. de A. suministrado por el proveedor designado por la misma.
2. El repostaje se realizará directamente del camión cuba del suministrador del combustible oficial.
3. Antes de las 22.00 horas del día previsto para el cierre de inscripciones, los concursantes deberán comunicar sus necesidades de combustible al proveedor único en la siguiente dirección:

www.myronracing.com

En esta dirección están recogidos los distintos Campeonatos y las pruebas puntuables, así como diversa información general.

4. El carburante oficial será de la Marca PANTA de 98 y 102 Max, especificaciones FIA.
5. ~~El único combustible que podrá utilizarse será la suministrada "in situ" en cada rallye, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de combustible, no siendo válida la adquirida en la(e) prueba (s) anterior (es).~~
El único combustible que podrá utilizarse será el establecido en el apartado anterior.

6. Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos cuatro litros de combustible a su entrada en el parque cerrado al final del rallye.

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 está autorizado exclusivamente en los P.A.~~

La única operación que se podrá llevar a cabo en los neumáticos es el corte manual ("handcutting") de la superficie de su banda de rodadura y sin eliminación de material. Esta operación se podrá realizar únicamente en los P.A.

- 27.6. Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A. Fuera de los 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~~ dibujo 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.



28) PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN DE UN TRAMO ESPECTÁCULO EL VIERNES

- 28.1.** Las condiciones generales de organización del mismo vienen detalladas en el Anexo nº 8.
- 28.2.** A los vehículos que habiendo tomado la salida al tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por la razón que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo un minuto al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado (Esta penalización se establece para tramos inferiores a 2 km. La R.F.E. de A. establecerá una penalización mayor para tramos de más longitud).

Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo finalizado el tramo espectáculo, hayan realizado un tiempo superior al mismo.

- 28.3.** Los vehículos que por causa de un incidente durante el desarrollo del shakedown no puedan realizar el tramo espectáculo, deberán comunicarlo al Director de Carrera y obtener la autorización de los Comisarios Deportivos de la prueba. A estos vehículos se les otorgará un tiempo del tramo espectáculo que se obtendrá añadiendo tres minutos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado. (Esta penalización se establece para tramos inferiores a 2 km. La R.F.E. de A. establecerá una penalización mayor para tramos de más longitud).

Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo tomado la salida del rallye, no puedan llegar –por la razón que sea- a la salida del tramo espectáculo.

- 28.4.** ~~Como máximo dos horas después de haber tomado la salida en el tramo espectáculo, los vehículos deberán entrar en el C.H. previo al Parque Cerrado nocturno de fin de la 1ª cocción.~~

~~Si lo hacen con retraso, se les aplicará la misma penalización que en los demás C.H. del rallye.~~

Una vez finalizado el tramo espectáculo, los pilotos podrán optar por llevar sus vehículos a una zona de aparcamiento nocturna –vigilada por el Organizador- antes de las 23,00 horas o presentarse en el C.H. de salida de acuerdo con lo que se indica en el art. 24.2. de este Reglamento Deportivo.

29) PROCEDIMIENTO PARA LOS RALLYES CELEBRADOS EN VIERNES-SÁBADO.

- 29.1.** El rallye se celebrará en dos etapas. Las condiciones generales de organización de las mismas vienen detalladas en el Anexo nº 8.
- 29.2.** Los dos controles de salida de las dos etapas, están sometidos a la normativa y penalizaciones previstas en el art. 24.2. (Procedimiento de Salida) de este Reglamento. Lo dispuesto en los apartados 24.2.1. y 24.2.8. solo es de aplicación para la salida de la 1ª etapa.
- 29.3.** La salida de la 2ª etapa será dada de acuerdo con la clasificación oficiosa de la 1ª etapa (ver art.3.4.f. del Anexo nº 8.).

Los Comisarios Deportivos, por motivos de seguridad y a su exclusivo criterio, podrán reposicionar en el orden de salida de esta 2ª etapa a los equipos que consideren oportuno.

29.4. Nueva salida

1. Los equipos que hayan abandonado durante el transcurso de la 1ª etapa, podrán tomar la salida en la 2ª, de acuerdo con las siguientes condiciones:
 - a) Deberán solicitar -por escrito- su participación en la misma al Director de Carrera, antes de las 23.30 horas del viernes.
 - b) Los Comisarios Deportivos los incluirán en la lista de autorizados a tomar la salida en la 2ª etapa en el lugar que, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo.
 - c) El equipo al completo deberá presentarse en el Parque Cerrado nocturno de final de la 1ª etapa, 45 minutos antes de su hora teórica de salida a la 2ª etapa, al objeto de que sean verificados de nuevo por los Comisarios Técnicos.
 - d) Estos equipos solo podrán figurar en las listas de tiempos de los diferentes tramos cronometrados, pero –en ningún caso- podrán figurar en ninguna de las clasificaciones scratch que se publiquen ni en la clasificación final del rallye.

30) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

30.1. Disposiciones generales

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).
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.



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.
4. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
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.
6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.
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.
9. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

30.2. Señalización de los controles

1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo N° 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.
3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de 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.

4. Control Horario

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

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.

6. Tramos cronometrados

1. El punto de salida estará indicado por el dibujo n° 3 en fondo rojo.
2. La llegada estará pre-señalizada 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.
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.

30.3. 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.

30.4. 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.

30.5. 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.

30.6. Procedimiento de control

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

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

9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
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.
11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
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.

30.7. Hora de salida de los controles

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.
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.

30.8. 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.

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).

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 **no** 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:

$10' + 10' = 20'$

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

30.9. Controles de Reagrupamiento

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.

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 nº 1 al reagrupamiento: 08h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 10h00'

“B” Hora de presentación del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h45'

Hora de presentación del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 11h50'

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)

“C” Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1: 03h16'

Para el vehículo nº 120: 01h10'

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.

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

31) OUVREURS

31.1. 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.

31.2. La organización facilitará a cada equipo "ouvreur" 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.

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

31.4. Los derechos de autorización para estos vehículos serán de un máximo de 300 euros por vehículo y rallye. En estos derechos está 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.

31.5. 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.

En los tramos espectáculo no está permitido el paso de los "ouvreurs".

31.6. 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.

31.7. 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.

31.8. 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, aparcarse en sitio seguro y no reanudar su marcha hasta después del paso del vehículo "escoba" que abra de nuevo la circulación.

31.9. 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.

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

32) 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.

32.1. 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.

32.2. 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.

32.3. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

32.4. 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.

32.5. 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.

32.6. 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.



- 32.7.** En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.
- 32.8.** Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.
- 32.9.** 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.
- 32.10.** Todo equipo que rehúse 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.
- 32.11.** A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalado 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 cronometradores 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.
- 32.12.** Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.
- 32.13.** 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.
- 32.14.** 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.
- 32.15.** Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.
- 32.16. Finalización de un Tramo Cronometrado**
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~~ todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.
 2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
 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.
 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.
 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 32.16.1.
 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.
 7. Lo dispuesto en el apartado 32.16.1. 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.
- 32.17. 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.
- 32.18. Plan de Seguridad**
- El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el Anexo N° 3.



32.19. Seguridad de los participantes

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.
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.

33) PARQUE CERRADO

33.1. Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

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.

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.

33.2. Reparación en el Parque Cerrado

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.
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.
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.
4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 33.2.2.
5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario será penalizado.

34) CLASIFICACIONES

34.1. 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.

34.2. Publicación de resultados

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.

2. En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo, excepto lo dispuesto en el ~~art. 3.4~~ **3.5.f** del Anexo nº 8.
3. Las clasificaciones del Campeonato Autonómico deberán ser independientes de las del Campeonato de España. Asimismo, los vehículos admitidos en el Campeonato de España no podrán figurar en ninguna de las clasificaciones del citado Certamen.

35) EMPATE EN UN RALLYE

- 35.1. 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.

36) TROFEOS Y PREMIOS

36.1. Premios

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

Agrupación I: S-2000, GT y Grupo N +

Agrupación II: Grupo A, Grupo N, S-1600, R (R2,R3Y R3T) y Clásicos.

Agrupación III: GT-Producción, Grupo N-Producción, Diesel (Grupo N y R3 D) y R1.

Serán distribuidos los premios en metálico siguientes:

1º	1.100 €
2º	900 €
3º	700 €
4º	600 €
5º	500 €

36.2. Parque Cerrado

1. Una vez recogidos los trofeos del pódium, el equipo llevará su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua.
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 finales, se pondrán a disposición del Oficial designado y se trasladarán en caravana hasta el pódium.

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.

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.

37) RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

- 37.2. 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.



- 37.3.** 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.
- 37.4.** 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.
- 37.5.** 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.
- 37.6.** 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.

38) ACTAS E INFORME FINAL

38.1. 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.

38.2. 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.

39) PUNTUACIONES

- 39.1.** En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.
- 39.2.** Para las Copas de España de Grupo N y 2RM y para los Trofeos de España de GT, GT Producción, Diesel, R3 y Producción se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dichas Copas y Trofeos.
- 39.3.** Para el Trofeo de España Junior se establecerá una clasificación de pilotos nacidos a partir del 01/01/88.
- 39.4.** 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.

39.5. 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 puntos
11º	11 puntos
12º	9 puntos
13º	8 puntos
14º	7 puntos
15º	6 puntos
16º	5 puntos
17º	4 puntos
18º	3 puntos
19º	2 puntos
20º	1 puntos

39.6. Atribución de puntos para el Campeonato de Marcas

1. La Marca que no esté en posesión de licencia de la R.F.E. de A., no será tomada en cuenta para esta clasificación.
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
7º	15 puntos
8º	13 puntos
9º	11 puntos
10º	9 puntos
11º	7 puntos
12º	6 puntos
13º	5 puntos
14º	4 puntos
15º	3 puntos

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

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

40) RESULTADOS A RETENER

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

Para la clasificación final se retendrán los 7 mejores resultados.

40.2. Para el Campeonato de Marcas

Para la clasificación final se retendrán todos los resultados.

40.3. 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.

40.4. 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.