



COPA DE ESPAÑA DE RALLYES PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS 2010 (VELOCIDAD)

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 1) AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**
- 2) DEFINICIONES**
- 3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- 4) PRUEBAS PUNTUABLES**
- 5) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES**
- 6) ASPIRANTES Y LICENCIAS**
- 7) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**
- 8) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS**
- 9) SEGUROS**
- 10) PUBLICIDAD**
- 11) OFICIALES**
- 12) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES**
- 13) REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS**
- 14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN**
- 15) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**
- 16) CARNET DE CONTROL**
- 17) RECONOCIMIENTOS**
- 18) VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)**
- 19) GPS**
- 20) BRIEFING**
- 21) CEREMONIA DE SALIDA**
- 22) SALIDA**
- 23) CIRCULACIÓN**
- 24) ASISTENCIA**
- 25) NEUMÁTICOS**
- 26) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**
- 27) OUVREURS**
- 28) TRAMOS CRONOMETRADOS**
- 29) PARQUE CERRADO**
- 30) CLASIFICACIONES**
- 31) EMPATE EN UN RALLYE**
- 32) TROFEOS**
- 33) RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- 34) ACTAS E INFORME FINAL**
- 35) PUNTUACIONES**
- 36) RESULTADOS A RETENER**



1) **AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**

- 1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en la Copa de España de Rallyes para Vehículos Históricos 2010.

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. **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 50 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. 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 éste 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 las Copas y Trofeos de España siguientes:

- Copa de España de conductores de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad.
- Copa de España de copilotos de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad.
- Trofeo de España de conductores de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 1.
- Trofeo de España de copilotos de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 1.
- Trofeo de España de conductores de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 2.
- Trofeo de España de copilotos de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 2.
- Trofeo de España de conductores de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 3.
- Trofeo de España de copilotos de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 3.
- Trofeo de España de conductores de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 4.
- Trofeo de España de copilotos de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad – Categoría 4.

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

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, en lo que sea de aplicación.
- El presente Reglamento Deportivo y sus Anexos, así como el Reglamento Técnico 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 esta Copa de España, en número máximo de ocho, serán publicadas por la R.F.E. de A. en el Calendario Estatal 2010.

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

1. La duración máxima de las pruebas puntuables para la Copa de España de Rallyes para Vehículos Históricos será de 3 días naturales desde la salida a la llegada del primer vehículo.

5.2. Características de las pruebas

1. El recorrido total máximo autorizado será de 1000 km.

Tramos cronometrados:

- a) Como mínimo (excepto razones de fuerza mayor) deberán realizarse 5 tramos diferentes y con una



longitud total mínima de ~~450~~ 100 km y máxima de 300 km.

- b) Sólo 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 25 km.
- d) El número máximo de pasadas por tramo será de 3, aunque se recomienda fuertemente un máximo de 2.
- 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

Se recomienda a los organizadores que prevean la presencia de una emisora de radio, con programación específica para el rallye.

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.

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) Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- c) La inicial del nombre y el apellido del piloto y copiloto deberán figurar sobre los laterales del vehículo.

8) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

8.1. Vehículos admitidos

En los rallyes puntuables para esta Copa de España, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos:

— **Vehículos de Categoría 1:** Grupos 1, 2, 3 y 4 homologados hasta el 31/12/1969, con una cilindrada superior a 1600 cm³, conformes al Anexo K del C.D.I. y al Reglamento Técnico de esta Copa de España.

— **Vehículos de Categoría 2:** Grupos 1, 2, 3 y 4 homologados ente el 1/1/1970 y el 31/12/1975, con una cilindrada superior a 1600 cm³, conformes al Anexo K del C.D.I. y al Reglamento Técnico de esta Copa de España.

— **Vehículos de Categoría 3:** Grupos 1, 2, 3 y 4 homologados entre el 1/1/1976 y el 31/12/1981, con una cilindrada superior a 1600 cm³, conformes al Anexo K del C.D.I. y al Reglamento Técnico de esta Copa de España.

— **Vehículos de Categoría 4:** Grupos 1, 2, 3 y 4 homologados hasta el 31/12/1981 con una cilindrada máxima de 1600 cm³, conformes al Anexo K del C.D.I. y al Reglamento Técnico de esta Copa de España.

La Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A. se reserva el derecho de admitir o no un vehículo en función de sus características técnicas y/o su estado de conservación o que no cumpla en su totalidad con el presente reglamento.



8.2. Otros vehículos admitidos

También serán admitidos a participar en estas pruebas, pero sin derecho a obtener puntos para esta Copa de España, los siguientes vehículos:

— **Vehículos de Categoría 5:** Grupos A y N homologados entre el 1/1/1982 y el 31/12/1985, conformes al Anexo J del C.D.I. y al Reglamento Técnico de esta Copa de España.

— **Vehículos de Categoría 6:** Grupo 5, prototipos históricos y vehículos no conformes al Anexo J o K hasta el 31/12/1985, conformes al Reglamento Técnico de esta Copa de España.

Sin embargo, los vehículos de categoría 6 deberán cumplir también con los artículos del Anexo J o K referentes a las medidas de seguridad. Además, deberán contar, en cualquier caso, con la aprobación previa de la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A.

La Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A. se reserva el derecho de admitir o no un vehículo en función de sus características técnicas y/o su estado de conservación o que no cumpla en su totalidad con el presente reglamento.

Asimismo, estos vehículos deberán ser numerados consecutivamente a partir del número 101.

8.3. Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

En las pruebas de esta Copa de España, serán admitidos a participar de forma totalmente independiente los vehículos admitidos en el Certamen 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 de la Copa 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 la Copa de España serán incluidos obligatoriamente en esta (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 la Copa de España.
- g) En el caso de estar inscritos más de 10 participantes, deberá nombrarse un Colegio de Comisarios Deportivos distinto del designado para la Copa 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 la Copa de España, prevalecerá sobre el Colegio de Comisarios Deportivos del Certamen Autonómico.
- j) Las clasificaciones del Certamen Autonómico deberán ser independientes de las de la Copa de España. Asimismo, los vehículos o admitidos en la Copa de España no podrán figurar en ninguna de las clasificaciones del citado Certamen.

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, 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.

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, al menos, un Comisario Deportivo (que actuará como Presidente), y se reserva el derecho de designar un Comisario Deportivo oyente.

1. Oficiales presentes en las reuniones de los Colegios de Comisarios Deportivos

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 (si lo hubiera).

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 esta Copa de España.

11.3. Delegado de Seguridad

La R.F.E. de A. podrá nombrar un Delegado de Seguridad en las pruebas puntuables para esta Copa de España.

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 a la Copa de España.

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 determinará en función de las características de cada prueba. Si el número de solicitudes de inscripción fuese superior al de participantes admitidos, estos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

a) Participantes asiduos a la Copa de España.

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 viernes de la semana anterior a la de la prueba.

12.5. La solicitud de inscripción deberá enviarse al Comité Organizador de cada rallye, dentro del plazo hábil y acompañado por los derechos de inscripción. Además, junto con esta solicitud **DEBERÁ** enviarse una fotocopia de la primera página del Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC), del Historic Technical Passport (HTP)



o de la Ficha de Homologación FIA (FH), de acuerdo con la documentación exigible en cada categoría (ver Art. 1 del reglamento Técnico).

- 12.6.** Se establece un máximo de 800 euros de derechos de inscripción por día de competición del que conste la prueba, 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 los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
 - 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.** 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.
- 12.10.** Esta prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un sólo 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

13.1. Reglamento particular

- El Reglamento Particular deberá ajustarse al modelo establecido.
- 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.
- 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.

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 la Copa.

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 publicados en la página web del rallye, así como en el tablón de avisos.

14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

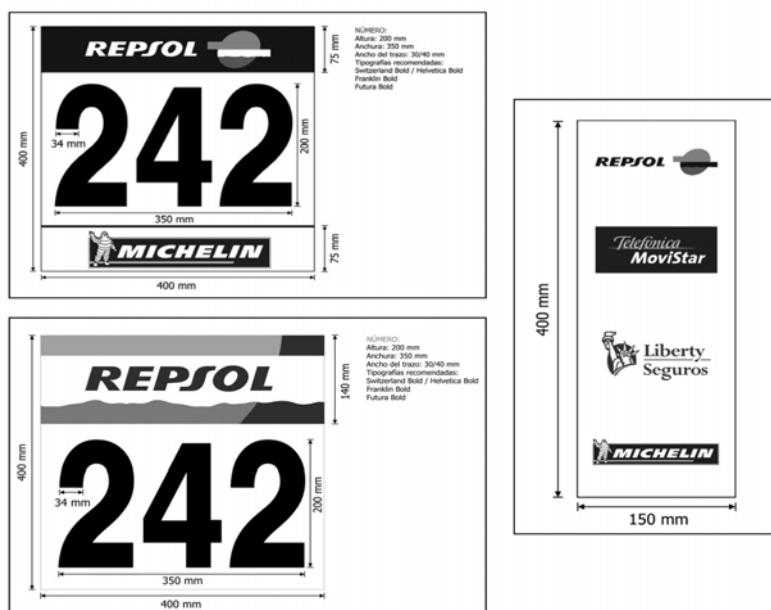
- 14.1.** Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:
- Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto.
 - Para la parte trasera: El número del equipo en 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:



- 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, deberán ajustarse al modelo siguiente:



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 Anexo N° 6 del Reglamento de Rallye de Asfalto.

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 Anexo N° 7 del Reglamento de Rallye de Asfalto.

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.

17) RECONOCIMIENTOS

17.1. Generalidades

1. ~~Los equipos podrán reconocer los tramos cronometrados el día anterior a las verificaciones y el día en que estas se produzcan, hasta la hora de finalización de las mismas, 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 de la Copa de España.~~
2. ~~El organizador podrá establecer un mínimo de dos (2) y un máximo de tres (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.~~
3. ~~Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por los equipos (piloto y/o copiloto) inscritos en el rallye.~~
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.~~

~~Será de aplicación lo establecido en el Reglamento Particular Estándar del Campeonato Europeo de Rallyes para Vehículos Históricos de la FIA, así como los siguientes puntos del presente artículo.~~

17.2. Organización de los reconocimientos

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.~~
 - ~~— 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.~~
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.~~
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.

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.

17.2. 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.~~

17.4.3. 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, **detectadas por la policía o por el GPS, en caso de usarse**, serán penalizadas **por el Colegio de Comisarios Deportivos, mediante la aplicación de penalizaciones en tiempo y pudiendo llegar hasta la exclusión en caso de infracción muy grave.** 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, 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, 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 Resumen de penalizaciones, 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, se aplicarán en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado.~~

5. ~~3.~~ 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) 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:

- 18.1. Las verificaciones administrativas y técnicas se realizarán de acuerdo al Reglamento Particular de cada una de las pruebas puntuables.
- 18.2. Las verificaciones técnicas se realizarán en el lugar y 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 opcionales.

- 18.3.** 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.

- 18.4.** 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.

- 18.5.** 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. 22.2.).

18.6. 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.

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.

18.7. 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.

- 18.8.** Todo fraude constatado, 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.

18.9. 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 autorizada 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.

19) GPS

- 19.1.** En las pruebas puntuables para esta Copa de España, 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.

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

20) 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).

21) CEREMONIA DE SALIDA

Si el Organizador realiza una Ceremonia de Salida, deberá hacerlo de acuerdo con la normativa establecida en el Anexo N° 3 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. La asistencia a la misma será obligatoria para todos los inscritos.

22) SALIDA

22.1. Orden de salida

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

- a) Pilotos clasificados por la R.F.E. de A. como prioritarios.
- b) Todos los demás pilotos.

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

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

22.2. 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, el casco y el HANS, 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.

8. Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

Entre el último vehículo de la Copa de España y primero de las categorías 5 – 6, así como entre el último de estas categorías y el primero del Certamen Autonómico, no admitido en la Copa 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).

22.3. Reincorporación de un vehículo a la carrera

1. General

Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba.



2. Penalizaciones

Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones. La penalización por cada prueba especial no completada será de XX minutos que se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.

3. Reparaciones

El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse deberá ser reparado en la zona de asistencia. En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la prueba para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

4. Orden de salida y clasificación

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado. El intervalo entre ambos vehículos – último clasificado y primer reincorporado— quedará a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta las diferencias de prestaciones entre los vehículos para establecerlo. Los vehículos que se reincorporan, no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado.”

23) CIRCULACIÓN

- 23.1.** Durante todo el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.
- 23.2.** 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.
- 23.3.** 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.
- 23.4.** Esta prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.
- 23.5.** 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.
- 23.6.** 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.

24) ASISTENCIA

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

24.2. Parques de Asistencia

1. Los P.A. deben estar situados en espacios pavimentados o 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.
2. Deberán ser indicados 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 del Reglamento de Rallye de Asfalto, quedan reducidas a 5 m como mínimo).
3. Si el Organizador prevé un Reagrupamiento y un P.A. seguidos, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º el P.A.
4. En los P.A. deberá haber sistemas de extinción adecuados.
5. En los P.A. se deberán prever obligatoriamente contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.
6. El Organizador podrá establecer tantos Parques de Asistencia, y con distintas ubicaciones, como sean necesarios a lo largo del Itinerario del rallye con el fin de que los vehículos participantes puedan ser revisados y repostados con comodidad y seguridad.

Se recomienda no superar los 150 Km de recorrido sin la existencia de un P.A.

7. Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h en el interior de los P.A.
8. Se deja a criterio del Organizador la determinación de los espacios que podrán utilizar los participantes.
9. 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.
10. 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.

24.3. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia

1. Sólo un vehículo 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. Hasta 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.

24.4. Repostajes

1. El repostaje está autorizado exclusivamente en Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rallye y que estén indicadas en el libro de ruta (road-book). El repostaje se ha de realizar directamente de los surtidores de las mismas, sin ninguna ayuda exterior a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio. Está expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.
2. El Organizador deberá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.
3. Asimismo el Organizador deberá nombrar Oficiales para controlar las normas de los repostajes.
4. Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

24.5. 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.

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.



25) NEUMÁTICOS

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento Técnico de la Copa de España de Rallyes para Vehículos Históricos.

26) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

26.1. 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.

26.2. Señalización de los controles

1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo N° 2 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.
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 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.
3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en los dibujos del Anexo N° 2 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.

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.

26.3. 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.



26.4. Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo N° 2 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto, 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.

26.5. 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.

26.6. 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, lo 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.

26.7. 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.

26.8. 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 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.

26.9. 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.

27) OUVREURS

Están prohibidos los vehículos Ouvreurs.

28) 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.

- 28.1.** 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.
- 28.2.** 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.
- 28.3.** Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.
- 28.4.** 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.
- 28.5.** 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.
- 28.6.** 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.
- 28.7.** En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.
- 28.8.** Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.
- 28.9.** 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.

- 28.10.** Todo equipo que rehusé 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.
- 28.11.** 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 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.
- 28.12.** Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.
- 28.13.** 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.
- 28.14.** 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.
- 28.15.** Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.
- 28.16. 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 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 30.16.1.
 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 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.
- 28.17. 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.
- 28.18. Plan de Seguridad**
- El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el Anexo N° 3 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.
- 28.19. 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.

29) PARQUE CERRADO

29.1. 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.

29.2. 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 31.2.2.
5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario será penalizado.

30) CLASIFICACIONES

30.1. 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.

30.2. 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.

31) EMPATE EN UN RALLYE

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.

32) TROFEOS

32.1. Trofeos

- Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general scratch de la prueba.
- Primer clasificado (piloto y copiloto) de las categorías 1 a 6.

32.2. Reparto de Trofeos

1. La entrega de trofeos se realizara en el PODIUM de llegada de la prueba.
2. 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.

32.3. 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.

32.4. Zona de espera

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).
2. Debe preverse una zona VIP para el acceso de autoridades, invitados y medios de comunicación.
3. El presentador del acto debe aprovechar para entrevistar a los pilotos.
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.

32.5. Podium

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

32.6. 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 magnum). 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. Paran 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 de la Copa 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 Trofeos, por este orden:
 - a) Trofeo de España de Rallyes para Vehículos Históricos: Categoría 1.
 - b) Trofeo de España de Rallyes para Vehículos Históricos: Categoría 2.
 - c) Trofeo de España de Rallyes para Vehículos Históricos: Categoría 3.
 - d) Trofeo de España de Rallyes para Vehículos Históricos: Categoría 4.
7. Finalmente el presentador llamará al primer clasificado de las siguientes categorías, por este orden:
 - a) Categoría 5.
 - b) Categoría 6.

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 un speaker.
9. Control de accesos a la zona de podium.

32.7. Parque Cerrado

1. Una vez recogidos los trofeos del podium, 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 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.

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.

33) RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 33.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el C.D.I.
- 33.2. 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.
- 33.3. 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.
- 33.4. 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.
- 33.5. 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.

- 33.6.** 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.

34) ACTAS E INFORME FINAL

34.1. 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.

34.2. 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.

35) PUNTUACIONES

- 35.1.** En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes, que puntúen en la Copa de España.

- 35.2.** Para los Trofeos de España de las Categorías 1 a 4, y para las Categorías 5 y 6, se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dichos Trofeos o Categorías.

35.3. Atribución de puntos para la Copa y Trofeos de España:

Clasificación:

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

36) RESULTADOS A RETENER

Si se celebran hasta un máximo de 5 pruebas, se retienen todos los resultados.

Si se celebran 6 o más pruebas, se retienen todos menos uno.

37) SEGURIDAD

37.1. Medidas de seguridad de las pruebas puntuables:

Para las pruebas puntuables en la Copa de España de Rallyes para Vehículos Históricos (Velocidad) se deberá contar con los siguientes requisitos mínimos:

- Jefe médico acreditado de la R.F.E. de A.
- Plan de seguridad que recoja lo expresado en este artículo.
- Plan de evacuación general.
- Alerta a hospitales cercanos.
- Una unidad de ambulancia de Soporte Vital Avanzado si el hospital más cercano se encuentra a más de 25 Km. de distancia del rallye.



- Comunicaciones entre salida de tramo, final de tramo y puntos intermedios en el caso de tramos de más de 20 Km.

37.2. Medidas de seguridad de los tramos:

Para las pruebas puntuables en la Copa de España de Rallyes para Vehículos Históricos (Velocidad) se deberá contar con los siguientes requisitos mínimos en los tramos:

1. Salida de tramo:

Una unidad de ambulancia de Soporte Vital Básico con un médico. Recomendable Soporte Vital Avanzado o dos unidades de Soporte Vital Básico.

Una grúa.

2. Punto intermedio de tramo:

En caso de un tramo de más de 20 Km. será necesario una segunda unidad de ambulancia de Soporte Vital Básico más un médico. Se decidirá su ubicación idónea.

37.3. Medidas de seguridad en el/los parque/s de asistencia:

Para las pruebas puntuables en la Copa de España de Rallyes para Vehículos Históricos (Velocidad) se deberá contar con los siguientes requisitos mínimos en el Parque de asistencia:

- Una unidad de ambulancia de Soporte Vital Básico más un médico.