



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

- 1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra 2012.

2) **DEFINICIONES**

2.1. **Inicio del rallye.**

Un rallye comienza el día de las verificaciones administrativas o los reconocimientos (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

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. **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.

2.4. **Tramo cronometrado**

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.5. **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.

2.6. **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 deberá 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 motivo, durante el cual se encuentran en régimen de parque cerrado.



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 y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

2.9. Zonas de control

Se considera zona de control, la zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

2.10. Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo concursante, excepto lo estipulado en el art.26.

2.11. Asistencia prohibida

El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el Organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los transportados en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo tal como se define en el art. 26.

También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo concursante.

2.12. Reconocimientos

En el reglamento particular de la prueba figurará el programa específico durante el cual los equipos podrán familiarizarse con el recorrido de la prueba.

2.13. Final del rallye

La prueba finaliza con la publicación de la Clasificación Final Oficial. La parte competitiva acaba en el control horario final.

2.14. Carnet de control

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

2.15. 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

2.16. Comunicado

Documento oficial, realizado por escrito, de naturaleza informativa, que puede ser emitido por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera.



2.17. Concursante

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.

2.18. 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 podrán conducir en el transcurso de la prueba y –en ese caso- deberán obligatoriamente ser titulares de una licencia de conductor.

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

Además del piloto y copiloto, se define como miembro del equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

3. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La R.F.E. de A. establece para el año 2012 los Campeonatos y las Copas y Trofeos de España siguientes:

- Campeonato de España de Rallyes de Tierra para conductores.
- Campeonato de España de Rallyes de Tierra para Marcas.
- Copa de España de Rallyes de Tierra para conductores.
- Copa de España de Rallyes de Tierra para copilotos (Campeonato de España de conductores).
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para copilotos (Copa de España de conductores).
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para conductores de vehículos de 2 ruedas motrices.
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para copilotos de vehículos de 2 ruedas motrices.
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para conductores de vehículos Grupo N.*
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para copilotos de vehículos Grupo N.*
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para conductores femeninos.
- Trofeo de España de Rallyes de Tierra para copilotos femeninos.

* **Todos los vehículos admitidos a puntuar en este Trofeo deben ser conformes con:**

- **Vehículos grupo N FIA según el artículo 254 del anexo J 2012.**
- **Vehículos S 2000, definidos en el art 254 A) y 2.1.b) del anexo 9 del Reglamento del Campeonato**
- **Vehículos de grupo N Producción, definidos en el art. 2 B) 2.2. c) del anexo 9 del Reglamento del Campeonato.**

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 Tierra 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

El número de pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra constará de un mínimo de seis pruebas y un máximo de ocho.

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 2.6 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 del piloto o copiloto está prohibido.
- b)** Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- c)** Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el Anexo 8.

Además de lo dispuesto en el Anexo 8, el parabrisas y las demás superficies acristaladas deben quedar totalmente libres, excepto:

- Parabrisas delantero: una banda de 10 cm. de alto en su parte superior.
- Cristal trasero: una banda de 8 cm. de alto.

d) En caso de rotura del cristal, la multa por falta del número de competición y de los nombres del equipo no será aplicada.

e) La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante el transcurso de la prueba esta prohibida, salvo autorización expresa del Promotor del Campeonato.

8. VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

La normativa 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 una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos que puede llegar a la 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 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 el 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:
 - a) Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, suministrado por el organizador.
 - b) 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").
 - c) 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. Los concursantes, pilotos y copilotos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia expedida por la R.F.E. de A.
- 12.3. 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.
- 12.4. 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 Monomarca 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.

- 12.5.** El cierre de inscripciones se realizará el miércoles de la semana anterior a la prueba. Los concursantes que quieran inscribirse deberán remitir la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada y acompañada de los correspondientes derechos de inscripción a:

RACE
Circuito del Jarama
Autovia A-I. km, 27,8.
28700 San Sebastián de los Reyes (Madrid)
Fax.: 916522744
Tlf.: 916570875
e-mail: secretaria@jarama.org
www.jarama.org

- 12.6.** 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. 12.7.

- 12.7.** Se establece unos derechos de inscripción por prueba de 585 euros mas IVA, aceptando la publicidad propuesta por el Organizador. En caso contrario, los derechos de inscripción podrán ser doblados.

Estos derechos incluyen el GPS.

- 12.8.** 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.

- 12.9.** 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 de la misma agrupación.

- 12.10.** Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. El piloto o el copiloto pueden ser reemplazados 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 conjunto de piloto y copiloto.

12.11 Lista de inscritos

1.- La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada el sábado de la semana anterior a la prueba y será confeccionada de acuerdo con los siguientes criterios:

- a).- Pilotos Prioritarios.



- b).- El resto de pilotos inscritos.
- 2.- La lista de la primera prueba puntuable del Campeonato, será confeccionada en base a la clasificación final del año anterior.
- 3.- Los números de carrera se asignaran del 1 al 100.

13. REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS

El Reglamento Particular deberá ser conforme a lo dispuesto en el Anexo 11.

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 elementos que se indican en el Art.6 del Anexo nº 8, que deberán ser colocados de la manera especificada en el mismo Art. 6.

14.2. La ausencia de la placa o número(s) del rallye, será penalizado de acuerdo con lo indicado en el Anexo1.

14.3. Números y publicidad

Los números y publicidad se ajustarán al modelo que se detalla en el Anexo nº 8.

15. LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

15.1. Libro de ruta (Road-Book)

- a) El Libro de Ruta (Road-Book) será conforme al modelo estándar recogido en el Anexo nº 6.
- b) La señalización en el itinerario de la prueba para indicar la dirección a tomar en las bifurcaciones y cruces se realizara por medio de cintas de diferentes colores. Esta señalización, en los sitios más conflictivos, se podrá reforzar por medio de flechas.
- c) El Road-Book será publicado en formato DIN A5.
- d) Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.
- e) 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 a la entrada del CH de salida del Rallye o Etapa.
- 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. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.
- 16.9. 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.
- 16.10. 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), entrañará igualmente la penalización correspondiente.
- 16.11. 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 programados por cada Organizador y de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular.
2. El organizador establecerá una única pasada de reconocimientos
3. Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por los equipos (piloto y copiloto) inscritos en el rallye. Solo la R.F.E. de A. –en caso de fuerza mayor y a su exclusivo criterio- podrá autorizar el cambio de uno de ellos.
4. No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados, ni hacerlo de manera distinta a la establecida en el Road-Book..
5. Están prohibidos los coches “liebre” aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.
6. Además de los 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 un panel con el numero del equipo en un tamaño de 7,5 cm. de ancho por 15 cm. de algo de color naranja fluorescente que se colocará en el cristal delantero del vehículo.

17.2. Organización de los reconocimientos

1. En el Reglamento Particular de la prueba figurará el lugar y la hora de entrega de los números de reconocimiento.
2. Queda expresamente autorizado el uso de notas de años anteriores.
3. El organizador señalará claramente los puntos de salida, llegada y control



stop de los tramos cronometrados, recomendándose fuertemente señalar también los puntos radio que figuren en el road-book.

Asimismo situara controles aleatorios (debidamente identificados) a lo largo del recorrido.

17.3. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los reconocimientos podrán realizarse con el vehículo que los equipos consideren oportuno, no habiendo más limitaciones en los vehículos que los derivados de las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes para la circulación de vehículos.

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 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 oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

3. 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.

4. 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. PRUEBAS TECNICAS

Si un equipo desea realizar pruebas técnicas, en territorio nacional, fuera del programa de las pruebas puntuables, deberá solicitar y obtener el oportuno permiso de la R.F.E. de A.

19. 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:

19.1. El horario y la ubicación de las verificaciones se indicará en el Reglamento Particular de cada rallye.

19.2. 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.



19.3. El equipo que en las verificaciones técnicas no lleve el Pasaporte Técnico será penalizado.

19.4. 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.).

19.5. 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, realizando 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 (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.

19.6. 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.

19.7. 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.

19.8. 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 Copa y Trofeo convocado.



- d) En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España. El concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

20. GPS

- 20.1.** 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.
- 20.2.** La normativa establecida para el uso del sistema GPS será publicada mediante Circular.
- 20.3.** El equipo que no devuelva el GPS y/o el teléfono vía satélite, o que devolviéndolos lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 euros.

21. 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)

22. RUEDA DE PRENSA

Si el Organizador convocara una Rueda de Prensa, esta deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba y la asistencia de los equipos convocados será obligatoria.

23) PRUEBA SUPER-ESPECIAL

23.1. En el caso de existir prueba Súper-Especial, estará organizada bajo el formato de Sector Selectivo y su recorrido debe estar comprendido entre 2 y 10 km.

23.2. Las salidas se darán de minuto en minuto siguiendo el orden creciente de la lista de inscritos. A criterio del Director de Carrera y si el horario lo permite, las salidas se darán con un intervalo de 2 minutos.

23.3. Su realización es obligatoria y se deberá correr con el equipo completo. Se dará una sola pasada a la misma, con road-book facilitado por el Organizador.

23.4. Los tiempos obtenidos en esta prueba Súper-Especial determinarán el orden de salida de la prueba.

En las pruebas dobles, el orden de salida de la segunda prueba será según la clasificación de la primera prueba, sin penalizaciones.

23.5. En caso de que varios equipos hayan realizado o tengan adjudicado el mismo tiempo en la prueba Súper-Especial, tomarán la salida en el Control Horario de Salida del sector anterior al primer Sector Selectivo, por orden creciente de su número de carrera.

23.6. El tiempo obtenido en la Súper-Especial y las penalizaciones en tiempo impuestas en los diferentes controles horarios durante el desarrollo de la misma Súper-Especial, se incluirán en la clasificación de la 1ª Etapa.

23.7. A criterio del Organizador se autorizará el reconocimiento de la prueba Súper-Especial. Cualquier infracción a esta norma será objeto de una penalización.

23.8. A los equipos que habiendo tomado la salida la prueba Súper-Especial no hayan completado el recorrido de la misma o que hayan obtenido un tiempo superior al Tiempo



Máximo, se les adjudicará el Tiempo Máximo, más una penalización, especificada en el Reglamento Particular.

23.9. A los equipos que por causa de fuerza mayor aceptada por los Comisarios Deportivos, no puedan tomar parte en esta prueba Súper-Especial, se les adjudicará el Tiempo Máximo, más una penalización especificada en el Reglamento Particular.

24) CEREMONIA DE SALIDA

24.1. Si el Organizador prevé una Ceremonia de Salida, esta será realizada de acuerdo con la normativa establecida en el Anexo 3 de las P.C.C.C.T.C.E., y lo dispuesto en el Anexo nº 8 de 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 a la hora prevista por el Organizador 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 la hora establecida en el Reglamento Particular.
4. La Ceremonia de Salida será obligatoria para todos los equipos inscritos y se celebrará el día y hora establecido en el Reglamento Particular. Cinco minutos antes de la hora establecida, 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 en la prueba, siempre y cuando lo haya notificado a los Comisarios Deportivos 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.

25) SALIDA

25.1. Orden de salida

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

25.2. 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 Control Horario del sector selectivo 1, los 10 primeros equipos partirán con un intervalo mínimo de 2 minutos. El resto de equipos tomarán la salida a discreción del Director de Carrera sin que el intervalo entre vehículos pueda ser inferior a 1 minuto.

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).

25.3. Súper Rallye

1. Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de una Etapa, podrán tomar la salida en el Sector Selectivo siguiente con la condición de comunicar su intención por escrito, al Director de Carrera, y con el tiempo suficiente para su aceptación.

2. A los equipos que se aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo en los Sectores Selectivos no realizados, los tiempos máximos mas los tiempos suplementarios indicados en el Reglamento Particular.

3. Por razones de seguridad únicamente el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de un equipo. En ningún caso un piloto así reposicionado podrá tomar la salida delante de los 10 primeros clasificados en la Sección o Etapa en cuestión.

4. Para estar incluido en la clasificación final será necesario haber acabado el último Sector Selectivo de la prueba además de realizar los C.H. siguientes (incluyendo el de entrada al Parque Cerrado de final de rallye).

26) CIRCULACIÓN

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

26.2. 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.

26.3. 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.

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

26.5. 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.

26.6. 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.

27) ASISTENCIA

27.1. Generalidades

1. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia.

2. Sin embargo, el piloto y copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán 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.

27.2. Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia

1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo concursante. Cuando algún vehículo del equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de competición, siguiendo el recorrido especificado en el road-book, no se podrá detener junto al vehículo de competición.

2. Está prohibida la presencia de personal del equipo en el itinerario del rallye, salvo lo dispuesto en el siguiente apartado.

3. La entrega de información, comida y/o bebida, esta autorizada.

27.3. Parques de Asistencia

1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figura en el 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.



27.4. 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. Un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca, aprobada por la RFE de A, 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 Concursante, 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.

27.5. COMBUSTIBLE – REPOSTAJE

Los equipos solo pueden repostar en la Zona de Repostaje establecida en cada rallye o en las gasolineras indicadas en el Road-Book.

1. Repostaje en gasolineras

- a) Podrán realizarse directamente de los surtidores de las mismas, en cuyo caso no podrán intervenir personas distintas al piloto y copiloto y los propios empleados de la Estación de Servicio.
- b) Asimismo, en el caso de que no se realice de los citados surtidores, el equipo deberá cumplir en su totalidad las condiciones establecidas por la legislación española, siendo de su responsabilidad establecer los medios humanos y materiales para dicho cumplimiento.

2. Repostaje en Zonas delimitadas específicamente

- a) El repostaje debe realizarse delimitando una zona, después del C.H. de salida del P.A., de 15x20 metros para el mismo.
- b) La zona de repostaje deberá indicarse en el recorrido del rallye y en el road-book.
- c) Se recomienda establecer un doble vallado (con una separación de 2 metros entre ambos) para limitar toda la zona, con objeto evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.
- d) Deberá preverse la presencia de un camión de bomberos para garantizar la seguridad de las operaciones de repostaje.
- e) 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.
- f) 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.
- g) El límite de velocidad dentro de a Zona de Repostaje es de 5 km/h.
- h) Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje
- i) 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.
- j) Para el procedimiento de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a a Zona de Repostaje de dos miembros del equipo.



Estos miembros del equipo deberán llevar sotocasco y guantes ignífugos, estar en posesión de licencia de asistencia y estar debidamente identificados.
Se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga completa

- k) Será obligatorio alejar a los fumadores.

3. Normas comunes para los apartados 1. y 2. anteriores

- a) Si el repostaje se realiza por gravedad, con el bidón elevado a mano, se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. Dichos bidones deben tener una capacidad máxima de 25 litros.
La elevación máxima del bidón durante toda la operación, en ningún caso, debe superar los 3 metros de altura respecto del suelo.
- b) Se autorizan las bombas eléctricas antideflagrantes de gasolina o gasóleo con contador volumétrica y válvula antirretorno de aspiración.
- c) La fuente de alimentación debe ser externa, de 12 v o 24 v de corriente continua. El caudal máximo que proporcione la bomba esta limitado a 50 l/min. La bomba puede aspirar de un depósito de una capacidad máxima de 200 litros que debe estar situado dentro de la Zona habilitada para el Refuelling.
- d) La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.
- e) Esta expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.
- f) En casos excepcionales, se autorizan sectores de enlace entre el control stop del sector selectivo precedente y la zona de repostaje, y desde esta hasta el inicio del siguiente sector selectivo, procurando que estos recorridos sean lo mas cortos posibles.
- g) El Organizador podrá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas o las Zonas de Asistencia.
- h) El Organizador nombrara oficiales para controlar las normas de los repostajes.
- i) Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

28) NEUMÁTICOS

28.1. Las llantas y los neumáticos son libres en lo que concierne a sus dimensiones (diámetro y anchura). No esta autorizado el uso de neumáticos de grampones, ni el uso de clavos, cadenas u otro dispositivo similar.

28.2. No esta autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

28.3. Se autoriza a llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo.

28.4. Los cambios de neumáticos se realizaran únicamente en las Zonas de Asistencia. Fuera de las mismas, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo.

28.5. Podrán entregarse o cambiarse neumáticos nuevos para cumplir lo establecido en el apartado anterior, en cualquier momento del rallye, pero siempre en presencia de un oficial de la prueba debidamente acreditado y en los siguientes controles:

- Control Horario previo a la salida de Sector Selectivo.
- Control Stop Sector Selectivo.



- Cualquier otro Control indicado expresamente en el Reglamento Particular.

29) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.

29.1. 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 (figura de señalización de 70 cm mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el Anexo 2.
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.

29.2. 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.

29.3. 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.

29.4 Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo Nº 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.

Los controles de paso serán de dos tipos:

Controles de Intersección con carreteras asfaltadas abiertas al tráfico.

Controles de Paso repartidos a lo largo del recorrido.

En todos los cruces con una carretera abierta al tráfico serán instalados controles de intersección, siendo algunos de ellos controles de paso, comunicados con Dirección de Carrera y señalizados con paneles estandarizados FIA de la siguiente manera:

Control de Intersección

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------------|
| - Panel amarillo "C.I." | Control de Intersección a 200 metros. |
| - Panel rojo "C.I." | Control-Atención-Preparado para detenerse. |
| - Panel beige con tres franjas negras | Fin de zona. |

El participante deberá estar preparado para en el caso de que el Jefe de Puesto y/o las Fuerzas de Orden Público así se lo indiquen, pasar sin detenerse.

Control de Paso

- | | |
|---------------------------------------|--------------------|
| - Panel amarillo con sello | Stop a 100 metros. |
| - Panel rojo con sello | Stop. |
| - Panel beige con tres franjas negras | Fin de zona. |

El Jefe de Puesto dará la señal de reemprender la marcha. Cualquier infracción a lo establecido en estos controles, podrá entrañar la EXCLUSIÓN.

La falta de constancia de la realización de dichos Controles sera penalizado con 30 minutos.

Cualquier otra infracción a lo establecido en estos controles podrá entrañar la EXCLUSIÓN-

29.5. 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.

29.6. 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.

29.7. 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.

29.8. Eliminación de carrera.

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 para un sector de enlace, entrañara la eliminación de la prueba por el Director de Carrera.
2. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos.
3. En un Sector Selectivo, un vehículo con un retraso superior a 30 minutos sobre su hora teórica de paso por cualquier control, puede ser eliminado directamente por razones de seguridad, y el Director de Carrera puede impedirle tomar la salida en el siguiente sector.

29.9. 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.
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 15 minutos.

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

30) TRAMOS CRONOMETRADOS

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

30.1. El Director de Carrera establecerá el margen de salida del vehículo “0” en cada tramo cronometrado, en función de la longitud del mismo.



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

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

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

30.5. La salida de los tramos cronometrados será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo).

La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida.

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

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

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

30.9. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de un aparato impresor. Este cronometraje será doblado.

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

30.10. Todo equipo que 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.

30.11. 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 y segundo). 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.

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

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

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

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

30.16. Finalización de un Tramo Cronometrado

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 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 29.16.1.

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

30.17. Vehículos de Seguridad

Los organizadores deberán prever un vehículo "0" que deberá efectuar la totalidad del recorrido.

Para la vigilancia y control previo y posterior del recorrido del tramo cronometrado, se aconseja dotar un vehículo para estas labores de Ouvreurs, para chequear el Road Book y encintado de Seguridad. Este vehículo deberá salir con el tiempo suficiente para realizar todo el recorrido del tramo por delante del vehículo "0".

30.18. Plan de Seguridad

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

30.19. Seguridad de los participantes

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.

3. Se recuerda a los equipos participantes que durante el desarrollo de un tramo cronometrado —a exclusivo criterio del Director de Carrera- se podrán mostrar banderas amarillas de acuerdo con el procedimiento indicado en el apartado 3.2. del Anexo 3 a



este Reglamento.

31) PARQUE CERRADO

31.1- Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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 en el interior 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.

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

31.2. Reparación en el Parque Cerrado

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 30.2.2.

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

31.3. Parque Cerrado al final del rallye

1. Los equipos que suban al podium, una vez recogidos los trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.



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.

32) CLASIFICACIONES

32.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

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

32.2. Publicación de resultados

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.

33) EMPATE EN UN RALLYE

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

34) PRIMA DE SALIDA Y TROFEOS

34.1. Prima de salida

Se establece una prima de salida de 150 euros por prueba a los primeros 40 equipos inscritos (que hayan tomado la salida).

34.2. Trofeos

En cada prueba puntuable, se entregarán Trofeos a:

Piloto y Copiloto de los 3 primeros equipos clasificados.

Piloto y Copiloto de los primeros clasificados en los Trofeos de 2RM y Grupo N.



Piloto y Copiloto femeninos mejor clasificados.

35) RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

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

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

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

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

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

36. ACTAS E INFORME FINAL

36.1. Actas

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

36.2. Informe Final

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

37. PUNTUACIONES

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

37.2. Para la Copa de España de Rallyes de Tierra y los Trofeos de Grupo N, 2RM y pilotos y copilotos femeninos se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dicha Copa y Trofeos.

37.3. 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



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

37.4. 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 tenida 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:

1 ^o	30 puntos
2 ^o	27 puntos
3 ^o	24 puntos
4 ^o	21 puntos
5 ^o	19 puntos
6 ^o	17 puntos
7 ^o	15 puntos
8 ^o	13 puntos
9 ^o	11 puntos
10 ^o	9 puntos
11 ^o	7 puntos
12 ^o	6 puntos
13 ^o	5 puntos
14 ^o	4 puntos
15 ^o	3 puntos

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

38) RESULTADOS A RETENER

38.1. Para todos los Campeonatos, Copas y Trofeos.

Para la clasificación final se retendrán todos los resultados de las pruebas celebradas.

38.2. En caso de empate, la regla de desempate será la siguiente:

- a) Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) por ellos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
- b) En caso de nuevo empate, el desempate se establecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer Sector Selectivo de cada rallye del Campeonato en el que haya participado.
- c) En caso de nuevo empate, la RFE de A designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

38.3. 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.