

PRESCRIPCIONES GENERALES

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE  
RALLYES

TODO TERRENO 2003



# Seminario 2003

---

## INDICE

Art. 1	DEFINICION
Art. 2	TERMINOLOGIA
Art. 3	REGLAMENTACION
Art. 4	VEHICULOS
Art. 5	EQUIPOS
Art. 6	RESPONSABLE DE LAS RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES
Art. 7	INSCRIPCIONES
Art. 8	IDENTIFICACIONES
Art. 9	ORDEN DE SALIDA
Art. 10	ROAD-BOOK
Art. 11	CIRCULACION
Art. 12	ASISTENCIAS
Art. 13	SEGUROS
Art. 14	PUBLICACION E IDENTIFICACION
Art. 15	CARNET DE RUTA
Art. 16	ZONAS DE CONTROL
Art. 17	CONTROLES HORARIOS
Art. 18	CONTROL DE PASO
Art. 19	SECTORES SELECTIVOS
Art. 20	REAGRUPAMIENTOS
Art. 21	SEÑALIZACION DE LOS CONTROLES
Art. 22	PARQUES CERRADOS
Art. 23	VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TECNICAS
Art. 24	RECLAMACIONES Y APELACIONES
Art. 25	CLASIFICACIONES
Art. 26	PENALIZACIONES



# Seminario 2003

---

## ARTICULO 1.- DEFINICION

1.1. Un rallye Todo Terreno Baja es un rallye de una duración de 1 ó 2 días. La distancia mínima de los Sectores Selectivos será de 400 kms. No serán autorizadas mas de 2 pasadas por un tramo.

Un día: la distancia máxima a recorrer será de 800 kms.

Dos días: la distancia máxima a recorrer será de 1200 kms, con una parada mínima de 6 horas y máxima de 20 horas entre las dos etapas.

1.2. La longitud de los Sectores Selectivos, deberá permitir a la mayoría de los equipos en carrera efectuar la mayoría del recorrido de día. No está permitido dar la salida de un Sector Selectivo de noche.

## ARTICULO 2.- TERMINOLOGIA

### Briefing

Será obligatorio un Briefing del Director de Carrera a los participantes escrito y/o verbal. Este Briefing se realizará entre el final de la verificaciones técnicas y la salida hacia la Primera Etapa.

La ausencia al mismo o la no retirada del mismo por escrito, por parte de algún miembro del equipo, entrañará una penalización del 10% de los derechos de inscripción.

### Etapa

Cada una de las partes de la prueba separada por una parada de, al menos, 6 horas.

### Road-Book

El itinerario de cada etapa se desarrollará siguiendo en su totalidad el recorrido del Road-Book. Los puntos de Control de Paso deben ser localizables de forma fácil y precisa sobre el terreno.

### Pasaporte técnico

Documento del participante expedido por la R.F.E. de A., que identifica al vehículo correspondiente. Deberá ser presentado siempre que los Comisarios Técnicos lo requieran.

### Sector Selectivo

Prueba de velocidad a tiempo real. Los Sectores Selectivos podrán desarrollarse en un tramo reservado únicamente a los participantes del Rally Todo Terreno. Esta disposición deberá estar indicada en el Reglamento Particular de los Rallyes Todo Terreno.

### Tiempos impartidos

Cada Sector de Enlace deberá disputarse en un tiempo marcado que deberá ser respetado por todos los concursantes. El equipo que exceda de este tiempo marcado, incurrirá en una penalización dada en minutos.

### Tiempo máximo autorizado

Tiempo superior al establecido en cada Sector Selectivo, y/o enlace. Cualquier equipo que exceda el tiempo previsto tendrá una penalización que podría llegar hasta la Exclusión. En este momento el control se considera cerrado para el concursante en cuestión.



## **Tiempo real**

Tiempo realmente invertido para efectuar el recorrido de un Sector Selectivo.

## **Neutralización**

Tiempo durante el cual los equipos son parados por la Dirección de Carrera.

## **Parque Cerrado**

Zona en la cual ninguna reparación ni intervención son posibles, salvo en los casos expresamente previstos en este Reglamento.

## **Complemento**

Comunicación oficial que forma parte integrante del Reglamento Particular del Rallye Todo Terreno, destinado a modificar, precisar o completar éste último. Los complementos deben ser numerados, fechados y firmados por:

- . la organización hasta el día de las verificaciones. Deberá estar visado obligatoriamente por la Real Federación Española de Automovilismo.
- . el Colegio de Comisarios Deportivos durante el transcurso de la prueba.

Los equipos acusarán recibo mediante firma.

## **Nota Informativa**

Información emitida por los organizadores y/o la Dirección de Carrera a los equipos, quienes –tras su lectura– deben confirmar mediante firma.

## **Carnet de control**

Carnet destinado a recoger, en orden cronológico, los visados de los diferentes controles previstos en el itinerario.

## **Señalización**

La señalización no es considerada como asistencia o ayuda externa.

## **ARTICULO 3.- REGLAMENTACION.**

Las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno se disputarán de conformidad con lo establecido en el art. 1.2 del Reglamento General de este Campeonato.

3.1.-El Director de Carrera es el encargado de la aplicación del Reglamento durante el desarrollo del R.T.T.

3.2.Toda reclamación sobre esta aplicación o todo caso no previsto, será estudiado por el Colegio de los Comisarios Deportivos, único con poder de decisión.



3.3. Las eventuales modificadas o disposiciones suplementarias serán comunicadas mediante complementos, fechados, numerados y firmados, que formarán parte integrante del Reglamento y se publicarán en el Tablón Oficial de Avisos de la prueba. Asimismo, deben ser comunicados directamente a los participantes que deberán acusar recibo de su recepción.

3.4. Una amonestación y/o multa será puesta a los equipos por cuestiones que no revistan carácter deportivo (ejemplo: Llegar tarde a las verificaciones, etc...).

#### **ARTICULO 4.- VEHICULOS ADMITIDOS.**

4.1. Las pruebas puntuables para el Campeonato de España están abiertas a los vehículos especificados en el artículo 3 del Reglamento General.

#### **ARTICULO 5.- EQUIPOS.**

5.1. El equipo podrá estar compuesto por 1 ó 2 personas.

5.2. Los miembros del equipo serán designados como primer conductor y copiloto. Los dos podrán conducir en el transcurso de la prueba y -en ese caso- deberán ser titulares, obligatoriamente, de una licencia de conductor R.F.E. de A. valedera para el año en curso.

5.3. Durante todo el transcurso de la prueba, y siempre que el concursante sea una persona moral o no forme parte del equipo a bordo, todas sus obligaciones y responsabilidades incumben en su totalidad, solidariamente y por indiviso, al primer conductor declarado en el boletín de inscripción.

5.4. El equipo, al completo, debe encontrarse al completo a bordo del vehículo durante todo el transcurso de la prueba, salvo en los casos previstos en el Reglamento. El abandono de un miembro del equipo o la admisión de otra persona no inscrita en el equipo (salvo en el caso de transporte de heridos) entrañará la exclusión.

5.5. Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por el concursante o los miembros del equipo, será juzgada por el Colegio de Comisarios Deportivos el cual aplicará eventuales penalizaciones que pueden llegar hasta la exclusión del equipo infractor.

El Colegio de Comisarios Deportivos podrá igualmente solicitar a la R.F.E. de A. cualquier otra sanción que considere necesaria.

#### **ARTICULO 6.- RESPONSABLE DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURSANTES.**

Los responsables de las relaciones con los participantes deben ser fácilmente identificables y estar presentes, al menos, en los siguientes lugares:

- en las verificaciones administrativas y técnicas.
- en la salida y llegada de las Etapas.
- en los reagrupamientos.
- **en las zonas de asistencia**



# Seminario 2003

---

La misión de los responsables con los participantes es la siguiente:

- informar a los equipos y mantener permanentemente con los mismos un cometido de moderador.
- responder con precisión a las cuestiones planteadas.
- dar toda la información y precisiones complementarias relativas a la reglamentación y desarrollo de la prueba.
- evitar la transmisión al Colegio de los Comisarios Deportivos de todas las solicitudes que puedan quedar satisfechas por medio de explicaciones precisas, con la condición de que no se trate de una reclamación (ejemplo: facilitar precisiones sobre tiempos no conformes a juicio de los equipos).

## **ARTICULO 7.- INSCRIPCIONES.**

7.1. Toda persona que desee participar en un Rally Todo Terreno debe remitir a la Secretaría del mismo la solicitud de inscripción cumplimentada en su totalidad, siendo obligatorio indicar en dicho Boletín la Clase y el Grupo de vehículo.

7.2. Por el mero hecho de firmar el boletín de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional, así como a las disposiciones de los Reglamentos aplicables en el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno.

Ninguna modificación podrá ser introducida en el boletín de inscripción salvo en los casos previstos por el Reglamento.

7.3. El cambio de un miembro del equipo podrá ser efectuado hasta el momento de las verificaciones administrativas, bajo reserva de que sea aprobada por el Comité de Organización. El cambio de 2 ó 3 miembros del equipo sólo podrá efectuarse previa autorización de la R.F.E. de A.

7.4. Hasta el momento de las verificaciones administrativas, el concursante podrá reemplazar el vehículo inscrito por otro del mismo grupo.

7.5. La lista de inscritos debe ser enviada a la R.F.E. de A., como máximo cinco días antes del comienzo de las verificaciones administrativas.

7.6. Si en las verificaciones técnicas previas a la salida de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del grupo en el cual se ha inscrito, a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo podrá ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos a otro grupo o rechazado definitivamente.

7.7. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción. Los derechos de un equipo que no acepte la publicidad facultativa de la organización se incrementará en un 100%.

7.8 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- . a los candidatos cuya inscripción haya sido rechazada.
- . en el caso de que la prueba no se celebrara.



7.9. Los organizadores reembolsarán los derechos de inscripción a los concursantes que, por razones de causa mayor, no pudieran presentarse a la salida de la prueba (es decir: antes del final de las verificaciones administrativas) bajo reserva de que una solicitud en tal sentido sea remitida a la organización mediante carta certificada. Esta devolución deberá hacerse efectiva como máximo un mes después de finalizada la prueba.

## **ARTICULO 8.- IDENTIFICACIONES.**

8.1. El Comité Organizador suministrará a cada equipo 2 placas y 3 paneles con los números de carrera.

8.2. Durante todo el desarrollo de la prueba, las placas deberán estar colocadas, verticalmente, en la parte delantera y trasera del vehículo.

En las placas se incluirá el número de carrera, el nombre de la prueba y -en caso de existir- el nombre del sponsor principal de la prueba. Estas placas no deberán cubrir en ningún caso las placas de matrícula del vehículo.

8.3. Los paneles con los números de carrera deberán estar colocados en ambos lados y el techo del vehículo, siendo éste identificable desde la parte posterior.

8.4. En cualquier momento de la prueba, la ausencia o incorrecta colocación de un panel o de una placa, motivará una penalización, igual al 10% del importe de los derechos de inscripción. La ausencia o incorrecta colocación simultánea de más de una placa o un panel, entrañará una penalización del 20% de los derechos de inscripción.

8.5. A ambos lados de la parte delantera del vehículo, deberán figurar los nombres del primer conductor y copiloto, así como la bandera de la nacionalidad de los mismos, de una medida de 30 a 50 mm, deberán estar colocadas a ambos lados en las puertas. El incumplimiento de esta norma entrañará una penalización igual al 10% del importe de los derechos de inscripción.

8.6. Una señal de identificación (ejemplo: brazalete) permitirá reconocer a los miembros de los equipos. Su ausencia constatada de la identificación se penalizará con el 10% de los derechos de inscripción.

8.7. El chasis y el bloque motor marcados en el momento de las verificaciones de salida o cualquier otra pieza, podrán ser objeto en todo momento de un marcaje específico.

## **ARTICULO 9.- ORDEN DE SALIDA.**

9.1. Podrá organizarse una Prueba Prólogo. En este caso, si se desarrolla bajo forma de un Sector Selectivo será de una longitud mínima de 2 Km. y máxima de 10 Km., no contando para la clasificación de la prueba. Las salidas de la Prólogo se darán con una diferencia entre los pilotos prioritarios FIA y R.F.E. de A. de minuto en minuto siguiendo el orden creciente de los números de carrera que serán atribuidos de la siguiente forma:

- . Pilotos Prioritarios Rallyes Todo Terreno FIA.
- . Pilotos Rallyes 1ª prioridad FIA.
- . Pilotos Rallyes 2ª prioridad FIA.
- . **Pilotos prioritarios Rallyes T.T. R.F.E. de A.**
- . Pilotos prioritarios Rallyes R.F.E. de A.
- . Restantes conductores.

9.1.1. La realización de la Prueba Prólogo será obligatoria. Los equipos inscritos con 2 personas, deberán realizar la Prueba Prólogo con el equipo completo.



# Seminario 2003

---

9.1.2. El reconocimiento de la Prueba Prólogo no podrá realizarse con ningún tipo de vehículo motorizado salvo indicación expresa en el Reglamento Particular.

9.1.3. Todas las penalizaciones que se adquirieran en los controles horarios de los sectores de enlace de la Prueba Prólogo, serán sumados al tiempo total de la prueba sin que el conjunto de tales penalizaciones influyan en los tiempos realizados en la Prueba Prólogo y, en consecuencia, en el orden de salida de la 1ª etapa.

9.1.4. Bajo ningún concepto se permitirá la repetición de la Prueba Prólogo.

9.1.5. En el caso de que un equipo no pueda completar el recorrido de la Prueba Prólogo o realice un tiempo superior al tiempo máximo permitido para la misma, tomará la salida en la 1ª etapa ó en el 1er. Sector Selectivo después de los equipos clasificados en la Prueba Prólogo y por el número creciente de sus números de competición, siempre y cuando entren en el Parque Cerrado en el plazo máximo establecido por los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la exclusión de la prueba, por decisión de los Comisarios Deportivos.

9.2. Si se celebra una Prueba Prólogo, la salida de la primera Etapa, que comprenda un Sector Selectivo, se efectuará de acuerdo con la clasificación de esta prueba. Sí no hay Prueba Prólogo, los pilotos prioritarios FIA saldrán cada 2 minutos en el orden de sus números.

9.2.1. Las 5 primeras posiciones de salida de la prueba serán para los cinco mejores tiempos realizados en la Prueba Prólogo. Sólo el mejor tiempo podrá elegir su posición entre las cinco primeras plazas. De la 6ª a la 20ª posición, el orden de salida será otorgado a los 15 primeros de la Copa del Mundo del año anterior, en el orden de su respectiva Clase en la Prólogo.

9.3. La salida de la 2ª Etapa (en caso de existir) será dada de acuerdo con la clasificación del Sector Selectivo del día anterior. Si no fuera posible, la salida se dará según el orden de salida de la 1ª etapa.

9.4. A la salida de cada Etapa, los 10 primeros equipos partirán de 2 minutos en 2 minutos, los otros equipos tomarán la salida a la discreción del Director de Carrera sin que las diferencias puedan ser superiores a 2 minutos ni inferiores a 30 segundos.

9.5. Todo retraso al presentarse a la salida de una prueba Prólogo o de una Etapa será penalizado a razón de 1 minuto por minuto de retraso. El equipo con un retraso superior a 30 minutos será excluido de carrera.

9.6. En el caso de que un equipo llegue por adelanto al Control Horario anterior a la salida de un Sector Selectivo, no se autoriza ninguna modificación al orden de salida autorizado en función de los vehículos presentes, y la hora de salida será la teórica que figure en el Carnet de Control + 5', incluso si se refiere a la salida de un Sector Selectivo que no sea el primero del día.

Ejemplo: hora teórica en Control Horario: 10h00; hora real en adelanto: 9h54; hora teórica de salida: 9h59; hora de salida autorizada 10h05, que correspondería a la hora teórica del Carnet de Control + 5 minutos.

El oficial encargado de la salida deberá hacer que se respete esta norma e informar al Director de Carrera. Toda infracción a esta norma podrá acarrear una sanción impuesta por los Comisarios Deportivos que podrá llegar a la exclusión del equipo en cuestión.

## **ARTICULO 10.- ROAD BOOK.**

Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que indicará el itinerario y/o los puntos de controles de paso que deben seguirse obligatoriamente, bajo pena de una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

El reconocimiento del recorrido esta totalmente prohibido salvo en casos particulares propuestos por el organizador, los cuales deberán ser aprobados por la R.F.E. de A..



Antes y durante la prueba esta prohibido a los participantes inscritos o posibles inscritos hacer un reconocimiento del tramo o recorrido.

La posesión de notas que no sean de la Organización está asimismo prohibidas. Los participantes que no respeten estas normas se les rehusara la salida o serán excluidos.

El organizador deberá verificar el Road-Book en los días que preceden a la prueba y facilitar a todos los participantes eventuales modificaciones.

El recorrido oficial de la prueba esta descrito en el Road-Book que se entrega a los participantes.

## 11.- CIRCULACION

11.1. Durante todo el desarrollo de la prueba, los equipos deben respetar las prescripciones que reglamentan la circulación. Su incumplimiento dará lugar a las siguientes penalizaciones:

- . 1ª infracción: una penalización igual al 10% del importe de los derechos de inscripción.
- . 2ª infracción: una penalización en tiempo de 1 hora.
- . 3ª infracción: exclusión.

11.2. Los agentes o los oficiales especialmente designados (Jueces de Hechos) que constaten una infracción a las reglas de circulación cometida por un equipo, deberán notificársela tan pronto como sea posible. En el caso que la policía decidiera no parar al equipo infractor, o no pueda hacerlo, podrá requerir la aplicación de las penalizaciones previstas a condición de que:

- a) la notificación de la infracción llegue a los organizadores por vía oficial y con una comunicación escrita antes de la publicación de los resultados de la Etapa en la cual se ha cometido la infracción.
- b) los boletines de denuncia sean suficientemente detallados para que la identidad del conductor que ha cometido la infracción pueda ser indiscutiblemente establecida, así como que el lugar y las horas queden perfectamente precisadas.
- c) Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

11.3. Está prohibido, bajo pena de exclusión:

- . transportar los vehículos.
- . bloquear intencionadamente el paso de los vehículo participantes o impedir que los adelanten.

11.4. El uso de cinturones de seguridad conformes a la normativa FIA es obligatorio durante el transcurso de la prueba, bajo pena de exclusión.

11.5. **Carburante.** El carburante deberá ser el autorizado por la normativa FIA.

## ARTICULO 12.- ASISTENCIAS.

12.1. Durante el transcurso de la prueba están permitidas las reparaciones y reavituallamientos exclusivamente en las zonas reflejadas en el Road-Book.

Los miembros de las asistencias deberán estar identificados por medio de brazaletes (en numero de 5 por vehículo) siendo controlado el acceso a la zona de asistencia y de repostaje.

La velocidad máxima permitida en una zona de asistencia será de 30 Km./h.



# Seminario 2003

---

Toda asistencia aérea de cualquier tipo, está prohibida entre la salida y la llegada de una Etapa, bajo pena de exclusión, salvo en casos particulares precisados en el Reglamento Particular.

El repostaje se realizará exclusivamente en las zonas específicamente definidas por el Organizador y reflejadas en el Road-Book.

La velocidad máxima en las zonas de repostaje será de 5 Km./h.

La máxima neutralización permitida es de 15 minutos. La Organización deberá parar a todos los vehículos. Cualquier otra acción en el vehículo participante que no sea la de repostaje de gasolina está absolutamente prohibida en la zona de repostaje.

Se recomienda que los mecánicos usen ropa ignífuga para realizar el repostaje de gasolina.

La acción de repostaje de gasolina es de responsabilidad única y exclusiva del concursante. El motor debe estar parado y se recomienda que los miembros del equipo estén fuera del vehículo durante la operación. En el caso de que permanezcan en el interior del vehículo, los cinturones de seguridad deberán estar obligatoriamente desabrochados.

En el caso de que el motor no se pueda poner en marcha, se permite empujar al vehículo para sacarlo de la zona de repostaje sin que sea impuesta ninguna penalización. Se podrá usar una batería externa inmediatamente fuera de dicha zona.

Cada zona de repostaje prevista por el Organizador establecerá un final de Sector Selectivo y un inicio del siguiente Sector Selectivo. Tanto antes de la entrada en dichas zonas como a la salida de las mismas, se deberán instalar las zonas de control correspondientes.

Un sistema de extinción de incendios deberá estar previsto en cada una de dichas zonas por el Organizador.

El Organizador será responsable, a través de los Comisarios Técnicos, de que se cumplan rigurosamente las condiciones arriba expresadas en las zonas de **repostaje**.

Cualquier infracción sobre velocidad en las zonas de asistencia y repostaje, entrañará una multa del 20% de los derechos de inscripción la primera vez y la exclusión de la prueba la segunda.

Cualquier infracción a las normativas de funcionamiento tanto en las zonas de asistencia como en las zonas de repostaje, podrá llegar a la exclusión de la prueba a criterio de los Comisarios Deportivos.

12.2. Remolcaje, empujar ( o cualquier otra forma de mover el vehículo que no sea por el funcionamiento normal y mecánico de su motor):

- a) En Bajas: está prohibido remolcar, salvo para reincorporar un vehículo a la pista o dejar libre la misma o salir del parque cerrado, en este último caso con penalización de 15 minutos.

Serán aplicadas las siguientes penalizaciones:

1) Durante una etapa:

- |  |      |
|--|------|
| a) Zona de Control de Paso:                                | 5´   |
| b) Zona de Control Horario (excepto en la salida de etapa) | 30´  |
| c) Zona de Sector Selectivo:                               | 1 h. |
| d) Zona de final de Sector Selectivo:                      | 3 h. |



- e) Zona de Control Horario de final de la prueba: 5 h.  
o penalización forfataria si está contemplada
- f) Zona de Control Horario a la salida de la etapa: exclusión

12.3. **Zona de asistencia.** Los organizadores deberán hacer figurar en el Reglamento Particular de la prueba todas las distancias máximas en kilómetros entre las diferentes Zonas de Asistencia.

## ARTICULO 13.- SEGUROS.

Los derechos de inscripción comprenden una prima de seguros garantizando la responsabilidad civil a terceros del concursante. El seguro tomará efecto a la salida de la prueba y cesará a la llegada de la misma o en el momento del abandono o exclusión del concursante, salvo en casos específicos previstos en el Reglamento Particular de la prueba.

## ARTICULO 14.- PUBLICIDAD E IDENTIFICACION.

14.1. Está permitido a los equipos colocar libremente en sus vehículos toda publicidad, siempre y cuando ésta:

- . esté autorizada por la normativa aplicable en el Campeonato.
- . no sea contraria a los buenos modos y costumbres.
- . no invada los espacios reservados a las placas, paneles de carrera y la visera del parabrisas.
- . no impida la visión del equipo a través de los cristales.

14.2. Los emplazamientos reservados a los organizadores para publicidad colectiva obligatoria, no rechazable, son los siguientes:

- . los paneles de carrera de 50 cm. de ancho x 52 cm. de alto (en la puerta delantera derecha, puerta delantera izquierda y en el techo del vehículo) que no podrán en ningún caso ser recortados y deberán ser colocados, exclusivamente, en las puertas delanteras y en el techo del vehículo (publicidad sobre 14 cm. x 50 cm., eventualmente divisible en la parte alta y/o en la parte baja de los paneles).
- . un juego de placas, una delantera y otra trasera, compuesto de una placa rectangular de 43 cm. x 21,5 cm. de donde 9 cm. x 43 cm. quedan reservados para la publicidad obligatoria de la organización. En ella se incorporará el número de carrera del concursante en cifras de 4 cm. de alto y un grosor de 1 cm., el nombre de la prueba mencionado en ella, será el indicado en el Reglamento Particular visado por la R.F.E. de A.

Las placas de identificación delantera y trasera deberán situarse lo más verticalmente posible y sin deformaciones importantes en una superficie definida por:

- . un plano que pase por el eje de las ruedas.
- . dos líneas verticales paralelas situadas a 150 mm. del borde exterior de la óptica de las luces de cruce (sin sobrepasar la anchura total exterior del vehículo).
- . por una línea horizontal situada a 300 mm. de una línea tangente a los bordes superiores de la óptica de las luces de cruce (siguiendo la línea de la carrocería).

Exceptuando la sigla del constructor, la placa deberá ser la primera inscripción visible por la parte delantera superior de la línea de las luces de cruce.

La placa de identificación trasera deberá colocarse lo más verticalmente posible en la carrocería o sobre el emplazamiento del cristal trasero, si este es opaco.



# Seminario 2003

---

. Dos viseras de 10 cm. de altura por 25 cm. de largo colocadas a cada lado de la parte superior del parabrisas.

14.3. La publicidad facultativa de los organizadores figurará sobre dos paneles de 50 x 52 cm. (o superficie equivalente) colocados en las puertas o aletas traseras (o emplazamiento equivalente).

14.4. Los equipos deberán asegurar la buena colocación de las publicidades, durante todo el transcurso de la prueba. La ausencia o deficiente colocación de una publicidad obligatoria o facultativa, si ha lugar, entrañará una penalización del 10% del importe de los derechos de inscripción por una primera infracción, y el 100% en caso de reincidencia.

14.5. La publicidad obligatoria de la prueba deberá precisarse en su Reglamento Particular o al menos, un mes antes de las verificaciones administrativas mediante un complemento aprobado por la R.F.E. de A.

Sin embargo, el nombre de un constructor de automóviles no podrá asociarse con el nombre de la prueba o figurar en los espacios publicitarios impuestos por el organizador.

14.6. Una publicidad optativa relacionada con una marca de neumáticos, de carburante, de lubricante, podrá ser incrementada en un 100% sobre el derecho de inscripción para el participante que la rechace.

## **ARTICULO 15.- CARNET DE CONTROL.**

**Carnet de Control:** Carnet destinado para ser sellado en orden cronológico, de los diferentes puntos de control estipulados en el itinerario.

15.1. A la salida de la prueba los participantes recibirán un Carnet de Control en el que figurarán los tiempos impartidos y los tiempos máximos autorizados para recorrer cada Sector de Enlace y cada Sector Selectivo.

El Carnet deberá ser entregado en el Control Horario de Llegada de cada enlace y cada Sector Selectivo. El Carnet deberá ser entregado en el Control Horario de Llegada de cada Etapa, siendo sustituido en el momento de la salida de la Etapa siguiente. El equipo es el único responsable de su Carnet de Control.

15.2. Toda rectificación o modificación hecha sobre el Carnet de Control, que no esté refrendada por escrito por un oficial responsable, entrañará la exclusión.

15.3. La presentación del Carnet de Control en los diferentes controles y la exactitud de las anotaciones, quedan bajo la única responsabilidad del equipo. Solamente los oficiales del control están autorizados a inscribir la hora en el Carnet de Control, (manualmente o bien por medio de un aparato impresor).

15.4. Los equipos tienen la obligación, bajo pena de exclusión, de hacer controlar su paso por todos los puntos mencionados en el Carnet de Control, y en el orden numérico previsto. La ausencia de un visado o la no presentación del Carnet de Control, en cualquier control, entrañará una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

## **ARTICULO 16.- ZONAS DE CONTROL.**

Todos los controles, es decir: Controles Horarios, de Salida y Llegada de los Sectores Selectivos y Controles de Paso, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas como se indica a continuación.

16.1. El principio de la Zona de Control estará señalizado por una pancarta de aviso con fondo amarillo. A una distancia aproximada de 100 m. el emplazamiento del puesto de control estará indicado por una pancarta con



fondo rojo. El fin de la Zona de Control, situado a unos 100 m. más lejos, estará indicada por una pancarta final con fondo beige con tres barras negras transversales. Las pancartas deberán estar situadas siempre al lado por el cual se conduce en España. La anchura de la zona no podrá ser superior a 50 m. Se recomienda delimitar esta anchura con una doble señalización o por otro medio posible.

16.2. Toda la Zona de Control, es decir, la zona comprendida entre la primera pancarta de aviso amarilla y la última pancarta de final beige, será considerada como Parque Cerrado. El tiempo de detención no deberá exceder el tiempo necesario para las operaciones de control.

16.3. Está estrictamente prohibido entrar en una Zona de Control por una dirección diferente prevista por el itinerario de prueba, así como volver a entrar en una Zona de Control, cuando el Carnet de Ruta ha sido ya visado en dicho control:

- 1ª infracción: penalización de una hora.
- 1ª reincidencia: exclusión.

16.4. La hora ideal de paso es de exclusiva responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado en la mesa de control.

16.5. Los controles comenzarán a funcionar una hora antes de la hora teórica del paso del primer equipo. Salvo decisión contraria del Director de Carrera, los controles cesarán de operar una hora después de la hora teórica de paso del último participante, aumentada con el plazo de exclusión o cuando el Reglamento de la prueba prevea la aplicación de la penalización establecida, los Controles Horarios (salida y llegada de los Sectores Selectivos) cesarán de operar a una hora calculada, teniendo en cuenta el o los tiempos máximos autorizados anteriores a este control por el último concursante clasificado.

16.6. Los equipos deben, bajo pena que pudiera llegar a la exclusión, seguir las instrucciones de Jefe responsable del control, el cual debe estar obligatoriamente asistido por un controlador (los eventuales casos serán examinados por el Colegio de Comisarios Deportivos, en base a un informe escrito del Jefe responsable del control).

## **ARTICULO 17.- CONTROLES HORARIOS.**

17.1. En los Controles Horarios, los cronometradores inscribirán en el Carnet de Ruta, la hora de presentación que corresponde al momento exacto en que uno de los miembros del equipo presenta el Carnet de Ruta al controlador. La inscripción en el Carnet de Ruta no se efectuará más que en el caso de que todos los miembros del equipo, así como el vehículo, se encuentren en las proximidades inmediatas de la mesa de control.

17.2. El procedimiento de inscripción comienza en el momento en que el vehículo franquea la pancarta de entrada en la zona del Control Horario.

17.3. Entre la pancarta de entrada en la zona y el puesto de control, queda prohibido al equipo detenerse o rodar a marcha excesivamente lenta.

17.4. La hora ideal de paso se obtiene sumando el tiempo impartido, para recorrer el Sector de Enlace, a la hora de salida de este Sector. Estos tiempos serán inscritos en horas y minutos, y siempre indicados de 00.01 a 24.00.

17.5. El equipo no incurrirá en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada del vehículo en la Zona de Control corresponde al transcurso del minuto ideal de paso o del minuto anterior.



# Seminario 2003

---

17.6. En los Sectores de Enlace, el equipo no incurrirá en ninguna penalización por retraso si la hora de entrada del vehículo en la Zona de Control corresponde al transcurso del minuto ideal de paso.

17.7. Un equipo que debe pasar un control a las 18 h.58' no penalizará si su Carnet es controlado entre las 18 h. 58' 00" y las 18 h. 58' 59".

17.8 Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de paso será penalizada a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

17.9. En los Sectores Selectivos, el tiempo de llegada se tomará al segundo.

17.10. En los Controles Horarios de fin de Etapa, los equipos están autorizados a entrar con adelanto en los mismos sin incurrir en penalización.

17.11. Cualquier incumplimiento, por parte de un equipo, que sea constatado en contra de las normas antes indicadas (especialmente el hecho de entrar en una Zona de Control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de paso) será objeto por parte del Jefe del control de un informe por escrito que será transmitido al Director Carrera.

17.12. El plazo de exclusión, definido en el Reglamento Particular, podrá ser modificado en todo momento por decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de Carrera. Los equipos serán informados de dicha decisión tan pronto como sea posible.

La exclusión por sobrepasar el retraso máximo autorizado sólo podrá ser aplicada al final de una Etapa.

17.12.1 Si el Sector de Enlace siguiente no comienza con un Sector Selectivo, la hora de paso inscrita en el carnet de ruta, constituye a la vez la hora de llegada de final del Sector de Enlace y la hora de salida del nuevo Sector.

17.12.2. Cuando un Control Horario está seguido de la salida de un Sector Selectivo, los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

- a) pancarta amarilla con reloj (principio de zona).
- b) a unos 100 mts. aproximadamente, pancarta con reloj (Control Horario).
- c) a una distancia de 50 a 200 m., pancarta roja con bandera (salida Sector Selectivo).
- d) por último, a unos 100 m., pancarta de final de zona de color beige con 3 barras negras transversales.

17.12.3. Si la salida de un Sector Selectivo coincide con el comienzo de una Etapa, la hora de salida del Sector Selectivo será la misma que la de la Etapa.

17.12.4. A la llegada de un Sector Selectivo, el punto de stop coincidirá con un Control Horario.

Los paneles se dispondrán de la forma siguiente:

- a) amarilla con reloj.
- b) roja con reloj - bandera roja y punto STOP.
- c) beige con 3 barras negras transversales.

17.13. En el Control Horario de un Sector de Enlace, el controlador inscribirá en el Carnet de Ruta, de una parte la hora de paso del equipo, y de otra parte la hora prevista de salida del Sector Selectivo. Se deberá respetar un margen de 5 minutos entre los dos, para permitir al equipo que se prepare para tomar la salida. Además, en caso de pinchazo, será concedido al equipo afectado un tiempo máximo suplementario de 10 minutos.



17.13.1. Después de haber fichado en el Control Horario, el equipo proseguirá inmediatamente hasta la salida del Sector Selectivo. El controlador inscribirá la hora real de salida del Sector Selectivo, y a continuación dará la salida al equipo.

17.13.2. Si por causa de un incidente existiera una divergencia entre las dos anotaciones, la hora de salida del Sector Selectivo dará fe, salvo decisión en contra del Colegio de Comisarios Deportivos.

## **ARTICULO 18.- CONTROLES DE PASO.**

18.1. Con el fin de verificar que los equipos respetan el itinerario del Libro de Ruta (Road-Book), Controles de Paso serán situados de acuerdo con el emplazamiento y numeración reflejados en el Road-Book. Su emplazamiento será comunicado con precisión. La zona de control estará definida por las pancartas siguientes:

- . pancarta amarilla con tampón (principio de zona).
- . a unos 100 m. aproximadamente, pancarta roja con tampón (puesto de control de paso).
- . por último, unos 100 m. más lejos, pancarta final beige con tres barras negras transversales.

18.2. Se instalarán obligatoriamente Controles de Paso inmediatamente antes de cada Zona de Asistencia.

**Asimismo deberán instalarse -al menos- 2 controles de paso secretos para evitar que los equipos puedan atajar el recorrido.**

18.3. **Hora de cierre de los controles de paso:** La hora de cierre de los controles de paso se fijará teniendo en cuenta:

- . la distancia recorrida desde la salida del Sector concerniente.
- . la media horaria del Sector considerado (Selectivo u Horario) impuesto por el tiempo máximo autorizado.
- . la hora ideal del último participante aumentado en 60 minutos.

Esta hora podrá marcarse en el Carnet de Ruta, en el Programa-Itinerario o en un Complemento.

18.4. **Penalizaciones.** El Reglamento Particular indicará la escala de penalizaciones de cada Control de Paso no realizado, que podrán llegar hasta la exclusión.

## **ARTICULO 19.- SECTORES SELECTIVOS.**

**Sector Selectivo:** Prueba de velocidad a tiempo real. Los Sectores Selectivos se correrán en un espacio reservado únicamente para los participantes de la prueba. Esta disposición debe estar indicada en el Reglamento particular del Rallye Todo Terreno.

Los Sectores Selectivos son pruebas de velocidad, siempre precedidos por un Control Horario para la salida, y seguidos por un Control Horario después de la llegada.

19.1. La utilización de casco protector homologado por la FIA y de cinturones de seguridad será obligatorio por parte de todos los miembros del equipo durante la celebración de los Sectores Selectivos, bajo pena de exclusión.

19.2. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario en los Sectores Selectivos, bajo pena de una penalización que puede llegar hasta la exclusión.



# Seminario 2003

---

19.3. A la salida de los Sectores Selectivos una vez que el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga frente al Control de Salida, el controlador en funciones inscribirá en el Carnet de Ruta la hora real de salida (hora y minuto). Seguidamente le anunciará los 30, 15, 10 y 5 últimos segundos uno a uno.

Finalizados estos 5 segundos, será dada la señal de salida, en cuyo momento el vehículo deberá partir sin dilación. Permanecer en la línea de salida más de 20 segundos después de la señal de salida, será penalizado con 2 minutos.

En caso de imposibilidad del participante de salir por sus propios medios de la Zona de Control, las penalizaciones contempladas en el Artículo 12.2 serán aplicadas.

19.4. La salida de un Sector Selectivo a la hora indicada, en el Carnet de Ruta, no podrá ser retrasada por el controlador más que por causa de fuerza mayor.

19.5. Una falsa salida, y muy especialmente una salida efectuada antes que el controlador de la señal de salida, será penalizada con 1 minuto al menos, o incrementarse de acuerdo con el informe del controlador. Esta penalización no excluye otras sanciones más graves que podrían ser infligidas por el Colegio de los Comisarios Deportivos y particularmente en caso de reincidencia.

19.6. La llegada de los Sectores Selectivos, será lanzada, las pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

- a) pancarta amarilla con bandera a cuadros (principio de zona).
- b) a unos 100 m. aproximadamente, pancarta roja con bandera a cuadros (llegada lanzada).
- c) a una distancia de 150 a 300 m., dos pancartas rojas (reloj y STOP).
- d) por último, a unos 100 m. más lejos, pancarta final beige con 3 barras negras transversales.

Detenerse entre la pancarta amarilla de aviso y la pancarta STOP, está prohibido bajo pena de exclusión. El cronometraje se efectuará en la línea de llegada, mediante aparatos impresores. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales.

A una distancia de 150 a 300 m. después de la llegada, el equipo deberá detenerse en un Control Horario señalizado por un reloj rojo y por una pancarta roja de STOP. El controlador en funciones inscribirá en el Carnet de Ruta la hora de llegada (horas, minutos y segundos) que será igualmente la hora de salida del Sector de Enlace siguiente (horas y minutos). En el caso de que varios participantes lleguen en el mismo minuto, el jefe de puesto deberá distanciar la salida de estos participantes de 30" en 30" según su orden de llegada. Si no para en la pancarta STOP para recibir su tiempo, se aplicará una penalización de 1 hora.

19.7. Salvo disposición contraria en el Reglamento Particular la asistencia está prohibida, durante el transcurso de un Sector Selectivo, salvo si no es con piezas transportadas por un equipo en carrera. Zonas de Asistencia podrán estar previstas por la organización.

19.8. Los intervalos de salida en los Sectores Selectivos deben respetar las mismas disposiciones que las previstas para la salida de una Etapa, salvo en el caso de penalizaciones de carretera.

19.9. Todo equipo que rehuse tomar la salida de un Sector Selectivo a la hora y lugar que le ha sido atribuido, se le aplicará una penalización que podría llegar hasta la exclusión.

19.10 **Interrupción de un Sector Selectivo:** Cuando el desarrollo de un Sector Selectivo se detenga definitivamente antes del paso del último equipo, por el motivo que sea, podrá, sin embargo, obtenerse una clasificación del Sector de todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, a partir del peor tiempo realizado antes de la detención de la carrera.



# Seminario 2003

---

Esta clasificación podrá establecerse, incluso, si tan sólo un equipo ha podido efectuar el recorrido en las condiciones normales.

La aplicación o no de esta disposición es competencia exclusiva del Colegio de Comisarios Deportivos después de haber sido comunicados por la Dirección de Carrera los motivos de la interrupción.

En el caso de que el Colegio considerara como anormal, según su criterio, el peor tiempo efectivamente realizado, podrá elegir como tiempo de referencia, aquél que le pareciera el más adecuado de entre los 4 peores.

En resumen, cualquier equipo responsable o corresponsable de una detención de la carrera no podrá, en ningún caso, beneficiarse de esta medida. Se acreditará, pues, el tiempo efectivo que haya realizado, si este es superior al tiempo ficticio dado a los otros equipos.

En estos casos excepcionales, por razones de seguridad, el Director de Carrera podrá interrumpir un Sector Selectivo en el Control de Paso anterior y los equipos podrán continuar el Sector Selectivo una vez que la zona peligrosa esté superada. La clasificación quedará establecida haciendo la suma de los tiempos de las dos partes del Sector Selectivo.

## **ARTICULO 20.- REAGRUPAMIENTOS.**

### **Reagrupamiento:**

Parada estipulada por la Organización para permitir, de una parte un retorno al tiempo teórico y de otra parte, el reagrupamiento de los equipos restantes en carrera. El tiempo de parada será diferente según los equipos.

20.1. Los reagrupamientos sirven para reducir los intervalos más o menos importantes que se pueden crear entre los equipos participantes, como consecuencia de los retrasos y/o los abandonos habidos.

20.2. A la llegada a los reagrupamientos, los equipos entregarán al controlador su Carnet de Ruta, recibiendo las instrucciones relativas a su hora de salida.

Deberán conducir inmediatamente su vehículo al Parque Cerrado. El orden de salida será el mismo que el de llegada.

20.3. La Dirección de Carrera a propuesta del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá, por razones de seguridad, decidir la detención de una Etapa antes de su finalización.

En ese caso, deberá instalarse un Control Horario para hacer las veces de fin de Etapa (ídem para un Sector Selectivo en que el Control Horario sea conjunto con el de fin del Sector Selectivo) en donde los tiempos recogidos servirán para establecer la clasificación de la Etapa.

El Director de Carrera deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión y razones que la motivan.

Esta Etapa podrá o no proseguirse, neutralizarse, seguir en convoy o quedar o no en régimen de Parque Cerrado, de acuerdo con la decisión del Director de Carrera.



## ARTICULO 21.- SEÑALIZACION DE CONTROLES

PRINCIPIO DE ZONA  
Sobre fondo amarillo

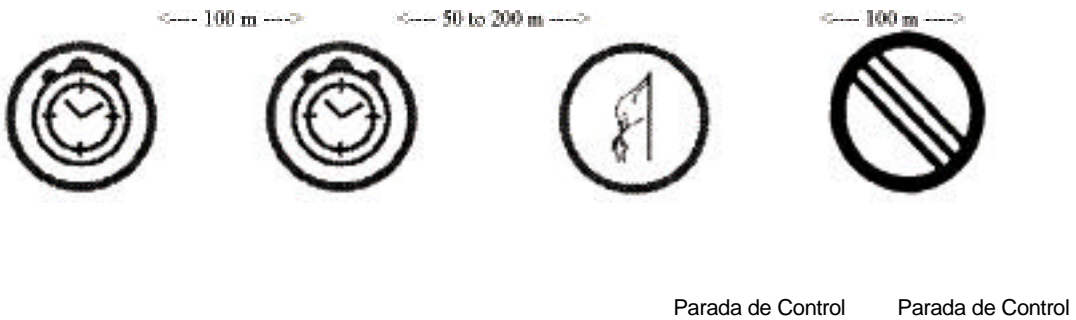
CONTROL  
Sobre fondo rojo

FIN DE ZONA  
Sobre fondo beige

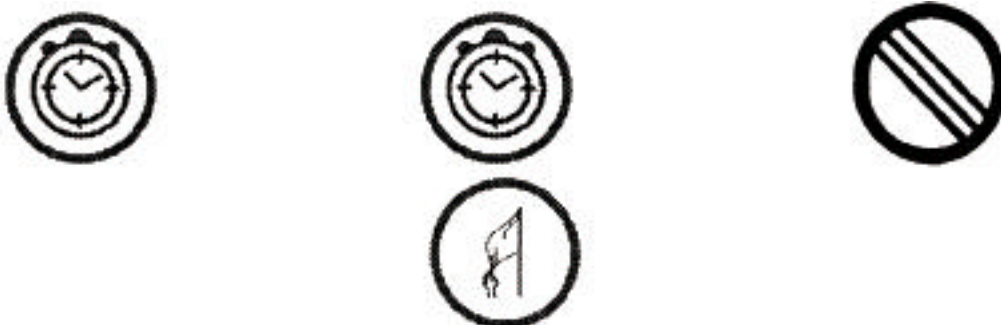
### CONTROLES DE PASO



### CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA SALIDA DE SECTOR SELECTIVO



### SALIDA DE UN SECTOR SELECTIVO COINCIDIENDO CON LA SALIDA DE UNA ETAPA



## LLEGADA DE UN SECTOR SELECTIVO

← 100 m →

← 150 to 300 m →

← 100 m →

Parada de Control



El diámetro mínimo de las señales será de 70 cm. El dibujo del diseño deberá ser negro. Las señales estarán siempre colocadas del mismo lado en el conjunto del recorrido del Rallye Todo Terreno. Se recomienda definir la longitud de la zona de control, que no podrá en ningún caso ser superior a 50 m.

## ARTICULO 22.- PARQUES CERRADOS.

**Parque Cerrado:** Es una zona en la cual no se permiten ni reparaciones ni intervenciones, excepto en algunos casos que estén expresamente contemplados en el presente Reglamento.

22.1. Los vehículos se considerarán en régimen de Parque Cerrado en los siguientes casos:

- a. desde su entrada en los Parques de Salida, de Reagrupamiento o de final de Etapa hasta su salida de los mismos.
- b. desde su entrada en una Zona de Control hasta su salida de la misma.
- c. desde su llegada al final de la prueba y hasta la finalización del plazo de presentación de reclamaciones.

22.2. Toda infracción al régimen de Parque Cerrado entrañará la exclusión.

22.3. A la salida de cualquiera de los Parques Cerrados o en el comienzo de una Etapa, si los Comisarios Técnicos constatan que un vehículo parece estar en un estado incompatible con una utilización normal en carretera, deberán informar inmediatamente al Director de Carrera que podrá solicitar su reparación.

En este caso, los minutos concedidos para efectuar las reparaciones necesarias serán considerados como minutos de retraso en el Sector de Enlace. Con el fin de no permitir al equipo que intente recuperar su retraso después de la reparación, le será asignada una nueva hora de salida. Todo retraso superior a 30 minutos entrañará la exclusión (ver artículo 9.5).

22.4. Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, los pilotos abandonarán inmediatamente el lugar, en el que quedará prohibida la entrada a partir de ese momento.

22.5. Como excepción a las normas de Parque Cerrado, y bajo control de un Comisario competente, está permitido a los equipos en los Parques de Salida, de Reagrupamiento o de fin de Etapa:

- . cambiar con los medios de a bordo, un neumático pinchado o deteriorado.
- . instalar, con la autorización del Director de Carrera, un nuevo parabrisas con ayuda exterior.

Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida. En caso contrario, sobrepasar los límites fijados entrañará la penalización de un minuto por minuto de retraso.

22.6. Para salir de un Parque Cerrado de salida, de Reagrupamiento o de final de Etapa el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida.

22.7 Dentro del Parque Cerrado está permitido arrancar el vehículo con una batería externa, la cual no podrá ser transportada a bordo.

## ARTICULO 23.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TECNICAS.

23.1.- Todos los equipos participantes deberán presentarse en las verificaciones administrativas y técnicas con todos los miembros del equipo y de acuerdo con el horario establecido en la prueba.



Será obligatorio establecer un horario de verificaciones para cada vehículo, por orden de mayor a menor. Pasar las verificaciones fuera del mismo –con autorización de los Comisarios Deportivos- será penalizado con una multa equivalente al 10% de los derechos de inscripción.

Los Comisarios Deportivos podrán penalizar con multas la llegada por retraso a las verificaciones técnicas iniciales, de acuerdo con el horario establecido por el Organizador. Cualquier equipo que se presente en las verificaciones administrativas o técnicas fuera de la hora límite establecida en el Reglamento Particular de la prueba no será autorizado a tomar la salida, salvo circunstancias de fuerza mayor reconocidas como tales por los Comisarios Deportivos.

23.2. En las verificaciones administrativas se controlaran los documentos mencionados en el Reglamento Particular de la prueba:

- licencias concursantes/conductores.
- autorizaciones diversas, etc.

### **Los Comisarios Técnicos serán los encargados del seguimiento y control del Pasaporte Técnico.**

23.3. Sólo los equipos que hayan pasado las verificaciones administrativas podrán presentarse con su vehículo, con placas y números puestos, a las verificaciones técnicas que serán de tipo general: marca y modelo del vehículo, conformidad aparente con el grupo en el que se ha inscrito, conformidad de los elementos de seguridad, conformidad del vehículo con el Código de la Circulación. Después de la verificación Técnica, si un vehículo no es encontrado en conformidad con los reglamentos técnicos y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos podrán conceder un tiempo extraordinario después del cual dicho vehículo deberá encontrarse en conformidad.

23.4. La salida será denegada a los vehículos que no estén conformes con los Reglamentos aplicables en el Campeonato.

23.5. En cualquier momento de la prueba, podrán ser efectuadas verificaciones complementarias tanto a los miembros del equipo como al vehículo.

El concursante es responsable, en todo momento, de la conformidad técnica de su vehículo. El hecho de presentar un vehículo en un control técnico se considera como una declaración implícita de conformidad.

23.6. En el caso de incluir nuevas marcas de identificación, esta bajo la exclusiva responsabilidad del equipo, proteger las mismas hasta el final de la prueba. La ausencia de una marca de identificación entrañará la exclusión. Los participantes deberán notificarlo por escrito.

23.7. Todo fraude constatado y sobre todo, el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará igualmente la exclusión del equipo, así como la de cualquier otro concursante o equipo que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción, sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas a la A.D.N. a la que pertenezca el concursante.

23.8. Una verificación completa y detallada, incluyendo el desmontaje del vehículo podrá ser llevada a cabo con los vehículos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y de cada grupo y categoría, así como eventualmente cualquier otro vehículo, a criterio exclusivo del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando de oficio o bien como consecuencia de una reclamación, o a petición del Director de Carrera.

23.9. Las verificaciones técnicas previas se realizarán en un solo acto, de manera que en el caso de una mono-marca, las verificaciones propias de su campeonato se realizarán en el mismo acto que las oficiales.



## **ARTICULO 24.- RECLAMACIONES. APELACIONES.**

24.1. Toda reclamación deberá ser establecida de acuerdo con las estipulaciones del Código Deportivo Internacional. Deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera acompañada de la caución correspondiente.

24.2. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante deberá efectuar un depósito suplementario de garantía establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España 2002.

24.3. 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.

24.4. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación (verificación, transporte, etc.) son superiores al depósito de garantía efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por contra, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

24.5. Los concursantes tienen derecho de apelación sobre las decisiones pronunciadas, de conformidad con lo establecido en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional.

## **ARTICULO 25.- CLASIFICACIONES.**

El cronometraje estará bajo la responsabilidad del Director de Carrera.

25.1. Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos. La clasificación final será establecida por la suma de los tiempos realizados en el(los) Sector(es) Selectivo(s), y las penalizaciones (cometidas en el transcurso de los Sectores de Enlace y otras penalizaciones expresadas en tiempo).

Aquel que obtenga el total menor, será proclamado vencedor de la clasificación general, el siguiente será segundo y así sucesivamente.

Las clasificaciones para cada grupo será establecidas de la misma forma.

25.2. En caso de empate, será proclamado vencedor aquél que haya realizado el mejor tiempo en el primer Sector Selectivo. En pruebas con un único Sector Selectivo, el tiempo realizado en la Prologo serviría para romper el empate.

En las pruebas con dos Sectores Selectivos -y si no fuese suficiente para desempatar el tiempo del primer Sector Selectivo, se tomaría en cuenta el segundo Sector Selectivo.

Esta regla para los desempates puede ser aplicada en cualquier momento de la prueba.



# Seminario 2003

## ARTICULO 26.- PENALIZACIONES.

Los Comisarios Deportivos aplicarán la penalización que al efecto acuerden en las infracciones a la normativa que no recojan una penalización específica.

ART.	MOTIVO	SANCION
2	Ausencia del briefing.	10% de los derechos.
5.4.	Abandono de un miembro del equipo o admisión de un tercero a bordo.	Exclusión
5.5.	Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta del concursante o equipo.	A criterio de los Comisarios Deportivos. Puede llegar a sanción y/o exclusión por parte de la R.F.E. de A.
7.6	Vehículo no correspondiente a las características de inscripción.	A criterio de los Comisarios Deportivos.
8.4	Ausencia o mala colocación de placa de carrera o panel.	10% de los derechos.
8.4	Ausencia o mala colocación de más de 1 panel de carrera o placas.	20% de los derechos.
8.5	La falta de los nombres de los miembros del equipo y de la bandera de la nacionalidad en cada aleta del vehículo.	10% de los derechos.
8.6	Ausencia de la identificación: - 1ª infracción ..... - 2ª infracción .....	10% de los derechos. Exclusión.
8.7	Ausencia del brazalete	10 % de los derechos.
9.5	Retraso en la salida de la prólogo o de una etapa - Por cada minuto de retraso ..... - Más de 30 minutos .....	1 minuto. Salida denegada y/o Exclusión
10	No seguir el Road-Book.	A criterio de los Comisarios Deportivos.
11.1	No respetar las reglas de circulación de los países que se atraviesan: - 1ª infracción ..... - 2ª infracción ..... - 3ª infracción .....	10% de los derechos. 1 hora. Exclusión.
11.3	Transportar a los vehículos  Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir adelantamientos .....	Exclusión.  Exclusión.
11.4	No llevar cinturón de seguridad .....	Exclusión.



# Seminario 2003

12	Asistencia aérea de la salida a la llegada de una etapa. (Salvo casos precisados en el Reglamento Particular)	Exclusión.
12.1	Circular a velocidad superior a la permitida en las zonas de asistencia y repostaje 1ª vez 2ª vez	20% inscripción exclusión
	Infracción a las normas de zonas de asistencia y repostaje	Hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos.
12.2	Empujar un vehículo: - Zona de Control de Paso - Zona de Control Horario (excepto en la salida de la etapa) - Zona de Sector Selectivo - Zona de final de Sector Selectivo - Zona de Control Horario de final de la prueba - Zona de Control Horario a la salida de la etapa	5 minutos 30 minutos 1 hora 3 horas 5 horas exclusión
14.4	Ausencia o deterioro de una publicidad obligatoria: - 1ª infracción ..... - 2ª infracción .....	10% de los derechos. 100% de los derechos.
15.2	Modificación no autorizada del Carnet de Ruta.	Exclusión
15.4	Ausencia de visado o no anotación en el Carnet de Ruta de todos los controles.	A criterio de los Comisarios Deportivos.
16.3	Llegar a una zona de control en sentido contrario o volver a la zona cuando ya se ha marcado en el carnet ese mismo control: - 1ª infracción ..... - 2ª infracción .....	1 hora. Exclusión.
16.6	No respetar las instrucciones del Jefe de puesto en un control.	A criterio de los Comisarios Deportivos.
17.8	Por cada minuto de adelanto o de retraso.	1 minuto.
19.1	No llevar casco y/o cinturón de seguridad.	Exclusión.
19.2	Circular en sentido contrario al del recorrido del sector selectivo.	A criterio de los Comisarios Deportivos.
19.3	Estacionar durante más de 20" sobre la línea de salida después de la señal de salida.	2 minutos.
19.5	Falsa salida antes de la señal del controlador. - Reincidir .....	1 minuto como mínimo. A criterio de los Comisarios Deportivos



# Seminario 2003

---

19.6	Parar entre un panel amarillo y stop.	Exclusión.
19.9	Equipo que rechaza la salida de un Sector Selectivo a su hora y categoría.	A criterio de los Comisarios Deportivos.
22.2	Infracción contra el régimen de Parque Cerrado.	Exclusión.
22.7	Presentarse a la salida de un Parque Cerrado co el vehículo sin el motor en marcha	5 minutos
23.4	Presentar un vehículo que no esté de acuerdo con los Reglamentos aplicables al Campeonato	No autorizado a tomar la salida
23.6	Responsabilidad/ausencia de marcas de identificación.	Exclusión.
23.7	Fraudes evidentes en las marcas de identificación. Ayuda del equipo en el fraude.	Exclusión y comunicación R.F.E. de A.

