

# REGLAMENTO DEPORTIVO

## CAMPEONATO DE ASTURIAS DE RALLYES

### **Artículo 1.- CARÁCTER Y AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO.**

**1.1.-** El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de Asturias de Rallyes.

**1.2.-** Todas las pruebas corresponderán a la definición de Rallyes de primera categoría (Art, 21 del CDI) y deberán estar inscritas en el Calendario Oficial de la F.A.P.A.

**1.3.-** En las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes o para los Campeonatos F.I.A. de la especialidad (o que soliciten preinspección para el mismo) y sean puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallyes, será de aplicación la reglamentación establecida por la Real Federación Española de Automovilismo o por la Federación Internacional. En los artículos no reglamentados por la F.I.A., será de aplicación la normativa del Campeonato de España.

### **Artículo 2.- DEFINICIONES.**

#### **2.1.- Rallye de primera categoría (prueba deportiva)**

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

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

#### **2.2.- Etapa**

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

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

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

#### **2.3.- Tramo cronometrado**

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

#### **2.4.- Sector de enlace**

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

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

Si se atraviesan núcleos urbanos deberá tenerse en cuenta esta circunstancia a la hora de establecer la media.

#### **2.5.- Sección**

Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

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

#### **2.6. Reagrupamiento**

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

La duración de un reagrupamiento no podrá superar los 90 minutos.

### **2.7.- Neutralización**

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

### **2.8.- Parque cerrado**

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

### **2.9.- Complemento**

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

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

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

Los complementos serán publicados por:

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

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

### **2.10.- Carnet de control**

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

### **2.11.- Concurante**

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

### **2.12. Equipo**

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

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

## **Artículo 3.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.**

**3.1.-** La F.A.P.A. establece para el año 2008 los Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias siguientes:

- Campeonato de Asturias de Pilotos de rallyes.
- Campeonato de Asturias de Copilotos de rallyes.
- Campeonato de Asturias de Marcas de rallyes.
- Campeonato de Asturias de Equipos de rallyes.
- Trofeo de Asturias de Vehículos no homologados.

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

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias 2008.
- El presente Reglamento Deportivo del Campeonato de Asturias de Rallyes 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.

**3.4.-** En las pruebas puntuables para Campeonatos F.I.A. será de aplicación la normativa establecida por la citada Federación.

#### **Artículo 4.- PRUEBAS PUNTUABLES Y COEFICIENTES.**

Las pruebas puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallyes serán publicadas en una Circular una vez haya sido aprobado por la asamblea general el Calendario Oficial para el año en curso.

#### **Artículo 5.- NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.**

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

##### **5.1.- Superficie, duración, de los rallyes puntuables**

**5.1.1.-** No se autorizan los tramos de tierra.

**5.1.2.-** La duración máxima de las pruebas puntuables únicamente para el Campeonato de Asturias de rallyes será de 24 horas desde la salida a la llegada del primer vehículo.

**5.1.3.-** Los rallyes se celebrarán en sábado (excepto autorización expresa de la F.A.P.A. y por causas de fuerza mayor debidamente acreditada). En el caso de que el organizador solicitara la celebración de la prueba en 2 días, deberá adjuntar, además, una propuesta de horarios para su estudio y aprobación –si procede- de la F.A.P.A.

**5.1.4.-** No serán autorizados rallyes nocturnos.

##### **5.2.- Características de las pruebas.**

###### **5.2.1.- Para rallyes puntuables únicamente para el Campeonato de Asturias:**

El recorrido total máximo autorizado será de 450 Km.

Tramos cronometrados:

a) Constarán de un mínimo de dos tramos cronometrados diferentes, con una longitud total mínima cada uno de 6 km. y máxima de 15 km cada uno.

b) El número máximo de pasadas por tramo cronometrado será de 3 no permitiéndose invertir el sentido de los tramos cronometrados en las tres pasadas.

c) La distancia mínima total a recorrer en tramos cronometrados será de 60 Km. y la máxima de 150 Km.

d) Si por causas extraordinarias una prueba excediese estos máximos o no alcanzase estos mínimos, se estudiará por parte de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias si procede su aprobación.

#### **Artículo 6.- ASPIRANTES Y LICENCIAS.**

Según artículo 2 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

#### **Artículo 7.- NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS.**

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

a.) El abandono de un miembro del equipo esta prohibido.

b.) Esta prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).

c.) El nombre del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo.

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

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

## Artículo 8.- VEHÍCULOS ADMITIDOS MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS.

### 8.1. Vehículos admitidos

En los rallyes puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallyes, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos:

Grupo N  
Grupo A  
Grupo R  
Grupo SN  
Grupo SA  
Grupo HN  
Grupo HA  
Grupo XS  
Grupo XA  
Grupo GT

Las especificaciones técnicas y modificaciones permitidas se encuentran recogidas en el ANEXO TECNICO nº 1

### Artículo 9.- SEGUROS.

Será de aplicación lo establecido en el artículo 8 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

### Artículo 10.- PUBLICIDAD

Además de lo establecido en el artículo 9 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, serán de aplicación los siguientes puntos:

10.1.- En los paneles de los números de competición, la publicidad se insertará en una superficie que tenga la misma anchura de 40 cm. y una altura de 14 cm. arriba y/o debajo de los números (o 2x7,5 cm. arriba y debajo de los números) (ver artículo 14)

10.2.- La publicidad no obligatoria propuesta por el organizador deberá ir colocada al lado de los números de competición (derecha o izquierda) en un panel de igual tamaño de alto que los números y de un ancho máximo de 25 cm (ver artículo 11 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias).

En los casos que por la tipología del vehículo no fuese posible, la instalación según lo reglamentado en el párrafo anterior deberá ser colocada en sitio visible. En este caso será realizado un control específico para ratificar la colocación de la publicidad.



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

## **Artículo 11.- OFICIALES**

Además de lo establecido en el artículo 14 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, será de aplicación la siguiente normativa:

### **11.1.- Comisarios Deportivos**

El número mínimo de Comisarios Deportivos será de tres, de los cuales uno ejercerá de Presidente del Colegio teniendo potestad para decidir en caso de empate.

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

### **11.2.- Delegado Técnico**

La F.A.P.A. nombrará cuando lo considere oportuno, un Delegado Técnico en las pruebas puntuables para el Campeonato.

### **11.3.- Delegado de Seguridad**

La F.A.P.A. nombrará un Delegado de Seguridad en las pruebas puntuables para el Campeonato. Este Delegado tendrá potestad para cancelar o retrasar la salida de un tramo cronometrado por motivos de seguridad.

Antes de proceder a la suspensión definitiva del tramo, contactara con Dirección de Carrera para comunicar el problema existente y conocer la opinión del Director de Carrera al respecto.

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

### **11.5.- Control del itinerario y de los tramos cronometrados**

**11.5.1.-** En el marco de sus funciones, el observador de la F.A.P.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:

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

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

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

## **Artículo 12.- INSCRIPCIONES**

Además de lo establecido en el artículo 10 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, será de aplicación la siguiente normativa:

**12.1.-** El cierre de inscripciones se realizará tres días antes del comienzo de la prueba.

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

- Los organizadores antes del comienzo de las verificaciones administrativas.

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

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

## **Artículo 13.- REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS**

### **13.1.- Reglamento particular**

- a.) El Reglamento Particular deberá ajustarse al modelo establecido en el Anexo N° x y ser conforme en su totalidad con la normativa establecida para el Campeonato de Asturias de Rallyes
- b.) Al menos 45 días antes del comienzo de la prueba, 2 ejemplares del proyecto de reglamento particular deben remitirse a la secretaría de la F.A.P.A. al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En las 2 semanas posteriores a la recepción del citado proyecto, la F.A.P.A. pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que deban realizarse o dará su aprobación al texto remitido por el organizador.
- c.) El Reglamento Particular definitivo será publicado al menos 1 mes antes de la salida del rallye, remitiéndose 2 ejemplares –en ese momento- a la secretaría de la F.A.P.A.
- d.) Una copia del programa-horario, itinerario, mapas, road-book, lugar de verificaciones, etc. será enviada obligatoriamente al observador de la prueba.

### **13.2.- Aplicación e interpretación de los reglamentos**

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el Campeonato.

### **13.3.- Modificaciones al reglamento particular – Complementos**

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el artículo 7 de las P.C.C.C.T.C. de Asturias.

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

**13.5.-** Los complementos aprobados por la F.A.P.A. deberán ser dados a conocer a través de la página web de la organización, de la F.A.P.A., Tablón de Avisos etc..

## **Artículo 14.- PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN**

**14.1.-** Los organizadores entregarán a cada equipo un juego de dos paneles, que deberán ser colocados en las puertas delanteras y deberán ajustarse al modelo establecido en el artículo 11 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

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

- a.) La ausencia de uno de los números de competición, entrañará una penalización.
  - b.) La ausencia simultánea de los números de competición del rallye, entrañará la EXCLUSION.
- El recortado de cualquiera de los números entrañará una penalización.

## **Artículo 15.- ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**

### **15.1.- Itinerario**

El mapa del recorrido deberá estar publicado con una antelación mínima de 45 días a la celebración de la prueba, siendo puesto a disposición de los participantes inscritos desde la fecha indicada.

### **15.2.- Libro de ruta (Road-Book)**

El Libro de Ruta (Road-Book) será conforme al modelo estándar recogido en el Anexo N° x. Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.

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

## **Artículo 16.- CARNET DE CONTROL**

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

**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 parque cerrado de salida del rallye o de la 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.-** El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

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

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

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

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

## **Artículo 17.- RECONOCIMIENTO DE LAS PRUEBAS**

**17.1.-** Durante el desarrollo de los reconocimientos los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de tráfico vigentes. Toda infracción constatada dará lugar a las sanciones correspondientes.

### **17.2.- Control y sanciones**

**17.2.1.-** 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.

**17.2.2.-** Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el art. 21.1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará a la Comisión de Disciplina de la F.A.P.A. por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

**17.2.3.-** Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo será enviada a la Comisión de Disciplina de la F.A.P.A. para la apertura si así lo estima oportuno la citada Comisión de un Expediente Disciplinario por incumplimiento de lo establecido en distintas reglamentaciones aplicables.

**17.2.4.-** 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.

### **17.3.- Limitación de los vehículos de reconocimiento**

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

**17.3.1.-** Vehículos de estricta serie, con una cilindrada máxima de 2000 cc. Para los vehículos de gasolina que utilicen turbo, la cilindrada será la resultante de multiplicar la misma por 1,7, no pudiendo sobrepasar –una vez realizada la multiplicación- la cilindrada de 2000 cc.

**17.3.2.-** El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

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

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

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

## **Artículo 18.- VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)**

Además de lo establecido en el artículo 12 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, serán de aplicación los siguientes artículos:

**18.1.-** Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el mismo lugar y momento.

**18.2.-** 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.

**18.3.-** Las administrativas se desarrollarán de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.2.3. de las P.C.C.C.T.C. de Asturias. El equipo que no lleve el Pasaporte Técnico será sancionado, llegando incluso a la NO autorización a tomar la salida en los casos en que se intuyese intención de fraude.

**18.4.-** La verificación de la homologación de la ropa ignífuga y el casco será realizada a la entrada del equipo en el parque cerrado previo a la salida de la prueba.

### **18.5.- 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. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y los resultados del pesaje así como la hora y fecha en las que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico.

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

- Parar el motor

- El pesaje se podrá realizar:

a.) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.

b.) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

- Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto.

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

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

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

#### **18.6.- Marcas de identificación**

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

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

**18.7.-** Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas o precintos 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 a la Comisión de Disciplina de la F.A.P.A.

#### **18.8.- 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 llevada a cabo por los Comisarios Deportivos (de oficio o por una reclamación).

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

c.) En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias. 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.

#### **Artículo 19.- 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).

#### **Artículo 20.- SALIDA**

##### **20.1.- Orden de salida**

**20.1.1.-** El orden de salida se establecerá de acuerdo a la lista de confeccionada según los criterios definidos en los artículos 10.3 y 10.4 (10.12 y 10.13) de las Prescripciones Comunes a los C.C.T.y CH. de Asturias.

**20.1.2.-** Los pilotos encuadrados en copas, se agruparan entre si, respetando la clasificación de los mismo por grupos o clases de sus vehículos.

**20.1.3.-** Los pilotos encuadrados en Copas monomarca tomaran la salida agrupados entre si.

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

##### **20.2.- Salida de la prueba desde un Parque Cerrado.**

**20.2.1.-** Antes de la salida, el Organizador podrá agrupar a los vehículos participantes en un Parque Cerrado de salida.

- 20.2.2.-** Los concursantes, o persona por el designada, deberán depositar sus vehículos en el Parque de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular.
- 20.2.3.-** Entrar en el Parque con un retraso máximo de 15 minutos, entrañará una penalización.
- 20.2.4.-** Si el retraso es superior a 15 minutos, los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida al participante retrasado, salvo causa de fuerza mayor aceptada por ellos.
- 20.2.5.-** Los equipos podrán entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora teórica de salida.
- 20.2.6.-** De establecer el organizador un parque Cerrado previo a la salida del rallye deberá establecerse un Parque de Trabajo antes de la realización del primer tramo cronometrado con una duración mínima de 10 minutos.

### **20.3.- Salida de la prueba desde un Parque de Asistencia.**

- 20.3.1.-** El Organizador podrá disponer la salida de los participantes en la prueba desde un Parque de asistencia.
- 20.3.2.-** Los vehículos participantes deberán presentarse en el C.H. de salida del Parque de Asistencia 5 minutos antes de la hora que figure en la Lista Oficial de Participantes autorizados a tomar la salida, excepto en el caso de que hayan sido citados de forma particular –con más antelación– para proceder a una verificación técnica.
- 20.3.3.-** En el momento de su presentación se les entregará el Carnet de Control, en el que figurará su hora exacta de salida del C.H.
- 20.3.4.-** Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.
- 20.3.5.-** A continuación, los equipos deberán presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista (este C.H. está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye).

### **20.4.- Procedimiento de salida**

- 20.4.1.-** La hora exacta de salida figurará en el Carnet de Control de cada equipo.
- 20.4.2.-** Todo retraso imputable al equipo en su 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.
- 20.4.3.-** 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 exacta de salida será anotada en el Carnet de Control.
- 20.4.4.-** A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá una salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto.
- 20.4.5.-** El orden de salida de los certámenes monomarca de haber mas de uno, será rotatorio (siempre que los vehículos de los mismos sean de unas prestaciones parecidas) pudiendo la F.A.P.A. hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca. Además, y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos anteriores a esta monomarca, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose que no sea superior a 4 minutos).

## **Artículo 21.- CIRCULACIÓN**

- 21.1.-** Durante todo el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.
- 21.2.-** 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.
- 21.3.** 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:

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

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

**21.3.3.-** Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

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

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

**21.5.1.-** Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.

**21.5.2.-** Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

**21.6.-** Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente a la Comisión de Disciplina de la F.A.P.A. para la apertura –si así lo estima oportuno la citada Comisión de un Expediente disciplinario.

## **Artículo 22.- ASISTENCIA**

### **22.1. Definición**

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

**22.1.2.-** Durante todo el rallye solo se podrá realizar en las Parques de Asistencia. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

**22.1.3.-** Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como “Asistencia prohibida” comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una penalización.

Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comisión de Disciplina de la F.A.P.A.

### **22.1.4.- Se define como ASISTENCIA PROHIBIDA:**

El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en un P.A., de un vehículo capaz de realizar sobre el vehículo participante alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 22.1.5.

La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, excepto en un P.A., debiendo tenerse en cuenta -en todo caso- lo establecido para el refuelling.

Un vehículo concursante abandonando el itinerario del rallye.

**22.1.5.-** La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente en las inmediaciones de las entradas a los Parques de asistencia o reagrupamiento y en la proximidad de un Control Horario y de un Control Stop de un tramo cronometrado.

### **22.2.- Parques de Asistencia**

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

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

**22.2.3.-** Si el Organizador prevé un Reagrupamiento y un P.A. seguidos, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º el P.A.

**22.2.4.-** En los P.A. deberá haber sistemas de extinción adecuados.

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

Asimismo serán válidos los servicios de un Centro Comercial cercano al P.A.

**22.2.6.-** Los P.A. deberán establecerse de acuerdo con los siguientes criterios:

	Mínimo	Máximo
Nº de Tramos Cronometrados	1	3

En todas ellas se podrán efectuar cambios de neumáticos.

El emplazamiento de los P.A. debe ser único, salvo autorización expresa de la F.A.P.A.

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

**22.2.8.-** 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.

### **22.3.- Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia**

**22.3.1.-** Solo dos vehículos de Asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A.. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" (de 28x15 cm.) entregadas por el Organizador y colocadas en sitio visible.

**22.3.2.-** 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.

### **22.4. Repostajes (Refuelling)**

**22.4.1.-** En los Parques de Asistencia donde se prevea pueda ser necesario efectuar labores de repostaje será obligatorio:

La presencia de, al menos, 1 vehículo de bomberos con personal y medios adecuados para solventar cualquier incidencia.

- Alejar a los fumadores.

- Repostar el vehículo con el motor parado.

- No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.

- Si los miembros del equipo están en el interior del vehículo, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.

- Excepto en los vehículos que tienen prevista una toma de presión para el repostaje, éste deberá llevarse a cabo por gravedad, para lo que se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento Estancos y respiraderos. En cualquier caso, la capacidad de los bidones de repostaje queda limitada a 25 litros. Si el bidón está elevado por encima del suelo, en ningún caso el nivel de reserva de carburante en el bidón podrá estar a una altura superior a 3 metros durante toda la operación.

- El número máximo de mecánicos autorizados para realizar el repostaje será de dos (2). Estos mecánicos deberán llevar obligatoriamente mono, sotocasco y guantes ignífugos. Una vez realizado el repostaje, alejar del vehículo los bidones de combustible y colocarlos en lugar seguro.

**22.4.2.-** Se autoriza también efectuar el repostaje en las Estaciones de Servicio, ubicadas en el recorrido del rallye, que estén indicadas en el libro de ruta (road-book).

**22.4.3.-** En estas Estaciones de Servicio, solo está autorizado repostar directamente de los surtidores comerciales en las siguientes condiciones:

- La única operación autorizada es el repostaje de combustible.

- El repostaje se ha de realizar sin ninguna ayuda exterior, a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio.

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

## **Artículo 23.- NEUMATICOS**

**23.1.-** Los neumáticos a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación F.I.A. para rallyes, estando expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”.

**23.2.-** El tallado de los neumáticos esta autorizado exclusivamente en los P.A..

**23.3.-** Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A.. Fuera de las mismas, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo.

**23.4.-** Está expresamente prohibido el uso de calentadores de neumáticos.

**23.5.-** En las Copas monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos particulares de las mismas.

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

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

## **Artículo 24.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

### **24.1.- Disposiciones generales**

**24.1.1.-** Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA ( figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro).

**24.1.2.-** El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 metros 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 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

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

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

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

**24.1.6.-** Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

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

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

**24.1.9.-** Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

### **24.2.- Señalización de los controles**

**24.2.1.-** La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo N° x

**24.2.2.-** 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° x.

**24.2.3.-** La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en el Anexo N° x.

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.

#### **24.2.4.- Control Horario**

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

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

#### **24.2.5.- Control de paso**

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

#### **24.2.6.- Tramos cronometrados**

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

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

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

### **24.3.- 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.

### **24.4.- Controles de paso**

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

### **24.5.- 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.

### **24.6.- Procedimiento de control**

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

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

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

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

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

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

**24.6.7.-** El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.

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

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

**24.6.9.-** Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

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

**24.6.11.-** En los controles horarios de llegada de fin de etapa o de fin de rallye, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

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

#### **24.7.- Hora de salida de los controles**

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

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

a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

a1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).

a2) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).

a3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).

a4) 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.

#### **24.8.- Eliminación de carrera. EXCLUSIÓN**

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

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

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

Ejemplos:

- SECTOR DE ENLACE "A"

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

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

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

- SECTOR DE ENLACE "B"

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

Penalización por adelanto: 20'

- SECTOR DE ENLACE "C"

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

Penalización por retraso: 10' x 10" = 1'40"

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

- TOTAL SECTORES "A" + "B" + "C"

- Penalización total (por retraso y adelanto):

1'40" + 20' + 1'40" = 23'20"

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

10' + 10' = 20'

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

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

#### **24.9.- Controles de Reagrupamiento**

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

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

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

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

"A" Hora ideal de llegada del vehículo 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'

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

**24.9.4.-** Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

#### **Artículo 25.- TRAMOS CRONOMETRADOS**

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

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

**25.2.-** En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo personal de seguridad reglamentario definido en el anexo técnico Nº 2 (casco homologado, HANS, vestimenta ignífuga,

cinturones de seguridad, etc.) es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de EXCLUSIÓN.

**25.3.-** Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

**25.4.-** 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.

**25.5.-** La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás. La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta.

En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.

**25.6.-** 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.

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

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

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

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

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

**25.11.-** A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

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

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

**25.14.-** 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.

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

#### **25.16.- Finalización de un Tramo Cronometrado**

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

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

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

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

**25.16.5.-** En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el art. 25.16.1.

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

**25.16.7.-** Lo dispuesto en el apartado 25.16.1. 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.

#### **25.17.- Vehículos de Seguridad**

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

#### **25.18.- Plan de Seguridad**

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

#### **25.19.- Seguridad de los participantes**

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

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

### **Artículo 26.- PARQUE CERRADO**

#### **26.1. Generalidades**

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

**26.1.2.-** Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma.

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

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

**26.1.5.-** A la salida del rallye podrá ser previsto un Parque Cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos, como máximo 4 horas antes de la salida.

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

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

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

## **26.2.- Reparación en el Parque Cerrado**

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

**26.2.2.-** El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, con el fin de evitar que un equipo busque reparar 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.

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

**26.2.4.-** Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 26.2.2.

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

**26.2.6.-** 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.

## **Artículo 27.- CLASIFICACIONES**

### **27.1.- 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.

### **27.2.- Publicación de resultados**

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

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

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

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

### **Artículo 28.- EMPATE EN UN RALLYE**

En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente.

Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

### **Artículo 29.- SHAKEDOWN**

Todos aquellos organizadores que pretendan programar en sus rallyes una jornada de ensayos técnicos (Shakedown), respetaran todas las prescripciones, a excepción del día y la hora recomendada que será de su propia conveniencia, marcadas en el anuario de la R.F.E. de A. para los rallyes de carácter nacional.

### **Artículo 30.- TROFEOS Y PREMIOS**

#### **30.1.- Premios**

Los premios en metálico (a los que no podrán optar los participantes incluidos en una lista de pilotos prioritarios establecida por la Federación de automovilismo del Principado de Asturias, por lo que estos no “bloqueen” puestos para los premios en metálico a entregar) serán los siguientes:

#### **30.1.1.- Pruebas puntuables únicamente para el Campeonato de Asturias.**

Cantidad mínima repartir: 3.000,00 Euros.

#### **30.1.1.- Pruebas puntuables para Copas y Campeonatos de Europa y Campeonatos de España:**

Para la atribución de premios en metálico a los participantes inscritos en el Campeonato de Asturias de rallyes se establecerán dos clasificaciones, una para los vehículos con las especificaciones admitidas en el campeonato de rango superior y otra para el resto de los vehículos.

Los premios mínimos a atribuir a cada una de estas dos clasificaciones, serán variables en función del número de pilotos participantes con derecho a los mismos en cada una de ellas, según el siguiente baremo:

Mas de 10 participantes:

1º Clasificado: 600 Euros

2º Clasificado: 450 Euros

3º Clasificado: 300 Euros

Entre 6 y 10 participantes:

1º Clasificado: 450 Euros

2º Clasificado: 300 Euros

Entre 1 y 5 participantes:

1º Clasificado: 300 Euros

### **30.2.- Reparto de Trofeos**

**30.2.1.-** El acto de reparto de Trofeos deberá realizarse de acuerdo con la siguiente normativa:

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

**30.2.3.-** Las Copas Monomarcas que quieran entregar sus Trofeos (además de los previstos por la organización de acuerdo a lo establecido en esta normativa), deberán comunicarlo con la suficiente antelación al organizador para que este lo prevea en el protocolo de la ceremonia.

### **30.3.- Ceremonia de Trofeos**

Con el fin de que la ceremonia tenga la mayor repercusión y relevancia posible deberán cuidarse los siguientes aspectos.

- 1.) Elegir un emplazamiento singular tanto para la ceremonia como para el Parque Cerrado Final.
- 2.) Que exista una decoración específica para el acto.
- 3.) Recomendable el uso de banderas
- 4.) Facilitar el trabajo de los medios de comunicación (fotógrafos).
- 5.) Disponer de un buen sistema de megafonía y buen speaker.
- 6.) Control de accesos a la zona de entrega de premios.

### **Artículo 31. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**

Será de aplicación todo lo expuesto en el artículo 18 de las P.C.C.C.T.y C. de Asturias

### **Artículo 32.- ACTAS E INFORME FINAL**

#### **31.1.- Actas**

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones de Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas que deberán ser firmadas por todos ellos.

#### **31.2.- Informe Final**

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

### **Artículo 33.- PUNTUACIONES**

**32.1.-** Se establecerán de acuerdo a lo especificado en el artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos , Copas Trofeos y Challenges de Asturias.

### **Artículo 34. - RESULTADOS A RETENER**

**33.1.-** Para clasificación final de los Campeonatos, Copas y Trofeos (incluso el Campeonato de Marcas) se retendrán la mitad mas dos de las pruebas celebradas.

De los resultados a retener de las pruebas celebradas, habrá un máximo de cinco pruebas puntuables únicamente para el Campeonato de Asturias y una prueba puntuable para Copas o Campeonatos de Europa y Campeonatos de España.

**33.2.-** En caso de empate, el vencedor será decidido de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 16 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.